

ISSN 0868—5193

AMC

АВТОМОТОСПОРТ

8/1993



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. ЯКУБОВ,
О. П. ЯРОВОЙ

Зав. отделом оформления
Л. В. РАССКАЗОВА

Корректор
М. И. ИСАЕНКОВА

Адрес редакции:
103045, Москва,
Селиверстов пер., 10
Телефон 207-33-49
Факс 207-16-30

Сдано в производство 27.05.1993 г.
Подписано к печати 30.07.1993 г.
Формат 84x108x1/16. Офсет.
Усл. печ. л. 6,72. Тираж 26000
Зак. 879.
Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Министерства печати и информации
Российской Федерации.
142300, г. Чехов Московской обл.

На первой странице обложки:
Мартин Бранд за рулем "Бенеттона".
На четвертой странице обложки:
победитель командного чемпионата
мира по спидвею американец Билли Хэмилл.



10

Штрафы,
скандалы
и склоки —
чемпио-
нат "Инди
Кар" гас-
тит в Ка-
лифорнии



22

Размеры чемпион-
ского титула в "ко-
ролевской" классе
мотоциклов, похо-
же, станут выт-
ленным делом пилот-
ов из США



42

Кубок ФИА
в песках Сахары



26

Гонимый
мотоцикл
с 8-цилин-
дровым
мотором



32

Не было
на земле
гонщика,
который
бы желал
победы
так яр-
остно, как
Жиль Виль-
нев

52

Элек-
тронные
паруса
"Шебро-
ле-Корве-
та"



58

Супер-
байки —
четырёх-
тактная
"порода"
кольцевых
мото-
циклов

В НОМЕРЕ:

- 5 А. Дмитриев. КАК ХОРОШО БЫТЬ ГЕНЕРАЛОМ
- 10 А. Мельник. ПАЙ-МАЛЬЧИКИ ВЕДУТ СЕБЯ НЕПРИЛИЧНО
- 13 Б. Логинов. АЛЕКСАНДР БАЛАШОВ: "СЕГОДНЯ Я СИЛЬНЕЙШИЙ ГОНЩИК В МИРЕ"
- 18 Л. Шугуров. "ФОРМУЛИЗМ" НОМЕР ОДИН
- 22 С. Нечаюк. "НАД ЗЕМЛЕЮ СВОБОДЫ И ДОМОМ ОТВАГИ"
- 26 А. Воронцов. СИМФОНΙΑ В МЕТАЛЛЕ

ФОРМУЛА 1

- 27 А. Дмитриев. ДОРОГА НАВЕРХ — ДОЛГАЯ ДОРОГА
- 32 А. Мельник. МАЛЕНЬКИЙ ПРИНЦ
- 35 А. Мельник. ГОСПОДИН БРОДЛИ НЕ ПРОТИВ МОНОПОЛИЗМА
- 37 1967
- 38 BRM
- 38 ATS

- 39 ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ВИКТОРА ШАРОНОВА
- 42 Б. Логинов. НАДЕЖДЫ ТОНУЛИ В ПЕСКАХ
- 44 В. Крючков. МОЛОДЕЦКИЕ ЗАБАВЫ
- 45 А. Солопов. И ВСЕ-ТАКИ — 4X4
- 46 В. Крючков. ЧЕМПИОНЫ ОПАСАЮТСЯ РУССКИХ
- 48 М. Медведев. ВОСТОЧНАЯ МУДРОСТЬ
- 49 А. Рассоха. ЧУЖИЕ ЗДЕСЬ НЕ ЕЗДЯТ
- 50 ВОКРУГ КОЛЕС
- 52 В. Аркуша "КОРВЕТ" ЭЛЕКТРОННОГО ВЕКА
- 56 ПРИЗЕРЫ ЛИЧНОГО И КОМАНДНОГО ЧЕМПИОНАТОВ МИРА ПО МОТОГОНКАМ НА ЛЬДУ
- 57 ХОББИТАУН
- 58 А. Воронцов. ЧЕТЫРЕХТАКТНЫЕ КОНКУРЕНТЫ
- 62 СТАТИСТИКА

Читайте в следующем номере:

Увлекательные приключения
в джунглях
Борнео
на трассе "Кэмел Трофи"



КАК ХОРОШО БЫТЬ ГЕНЕРАЛОМ



Васильевский спуск бурлил народом. Москва празднично встречала участников марафонского рейда «Париж — Пекин». На лицах гонщиков, штурманов, механиков было написано радостное возбуждение — великое приключение начинается! И лишь улыбка финна Тимо Салонена показалась вдруг какой-то уж очень грустной. Мне стало немного неудобно, ведь именно мой вопрос навел экс-чемпиона мира на невеселые мысли: «Вы спрашиваете о моей мечте? Конечно же, снова участвовать в мировом раллийном первенстве по полной программе! Проехать и «Монте-Карло», и «Сафари», и «Акрополис». К сожалению, это невозможно. Мне, как и большинству пилотов, предлагают лишь отдельные этапы — какие уж тут надежды на возвращение чемпионской короны...»

Как все просто в формуле 1! Полтора десятка команд обязаны принять участие во всех 16 этапах чемпионата. В состав каждой «конюшни» входят два пилота, которых разрешается менять всего лишь пять раз в течение сезона. Таким образом мастерство гонщиков

и возможности машин легко можно сравнить — все как на ладони.

В ралли гораздо сложнее. И водители здесь в отличие от формулы 1 играют совсем не такую важную роль. Да, они, конечно, распоряжаются собственным штурманом и бригадой механиков (да и то, как мы вскоре убедимся, далеко не всегда). Но определять стратегию борьбы в чемпионате мира, а зачастую и тактику на отдельных этапах — дело раллийных генералов, шэфов команд. На долю же пилотов — и чемпионов мира, и безвестных новичков — остается сержантское «Слушай! Отделение, стройся!»

Ярчайший пример тому — очередные этапы нынешнего первенства — ралли «Сафари» и «Тур де Корс». Состязания в африканском буше у подножия покрытой вечными снегами горы Кения давно считаются самыми трудными в сезоне. Победа здесь особенно почетна для водителей, а автомобиль, справившийся с тамошними дорогами, по праву получает своеобразный международный знак качества.

Но в последние годы «раллийные генералы» об

этом словно забыли. Число участников «Сафари» неуклонно снижается. Меньше экипажей, меньше и фирм, склонных тратить миллионы на африканских дорогах. На этот раз число отсутствующих было просто рекордным — «Форд», «Лянча» и заводская команда «Мицубиси» решили в Кению не ездить. Двух последних еще можно понять — японцам, видно, не под силу война на два фронта (через неделю после «Сафари» стартовал сезон в ралли-рейдах). А итальянские машины — небольшие, но недешевые семейные «лошадки» с ярко выраженным спортивным характером — рассчитаны, конечно же, не на африканский рынок. Но вот позиция гигантского международного «Форда» выглядела странно: и машины для местного рынка у него есть, да и в других крупных соревнованиях концерн как будто не задемпирован. Скорее всего со стороны «Форда» игнорирование «Сафари» просто трезвый расчет. Зачем тратить деньги, когда можно этого не делать? Ведь регламент чемпионата позволяет участвовать не во всех этапах, а в зачет все равно идут

только восемь из тринадцати.

Экономическими соображениями руководствовались и стратеги из «Субару». Правда, они-то как раз не избегали схватки, во всяком случае на первый взгляд. Судите сами: в Кению отправилась целая «дивизия» из четырех экипажей во главе с одним из самых талантливых молодых водителей шотландцем Колином Мак-Реем. Но каково же было удивление 24-летнего пилота, когда он увидел автомобили, на которых ему и его товарищам предстояло покорять «Сафари»! Это были не проверенные «легасы» и даже не новые «импреса», о которых уже год говорят как о секретном оружии «Субару». В столице Кении их ожидали четыре «Вивियो». Да, разумеется, с турбонаддувом и, конечно, полноприводные. Но вот только рабочий объем их моторов — 658 см³, а мощность 85 л. с.!

Старт «Сафари-ралли» традиционно дается с площади перед Дворцом конгрессов в центре Найроби.



4 этап

Ралли Сафари

8—12 апреля, 3718 км

1. Ю. Канккунен/Ю. Пииронен	SF	Toyota Celica Turbo 4WD	3:54
2. М. Ален/И. Кивимяки	SF	Toyota Celica Turbo 4WD	—0:09
3. Й. Данкан/Й. Манро	EAK	Toyota Celica Turbo 4WD	—0:30
4. Я. Ивазе/С. Винайяк	J/EAK	Toyota Celica Turbo 4WD	—0:41
5. Г. Джек/Д. Пейдж-Моррис	EAK	Daihatsu Charade Turbo	—3:50
6. А. Паттни/З. Могул	EAK	Daihatsu Charade Turbo	—4:45
7. М. Бригетти/А. Сиди	EAK	Daihatsu Charade Turbo	—5:03
8. Р. Штоль/П. Дикман	A/D	Audi S2	—5:20
9. Х. Шамджи/П. Стоун	EAK	Subaru Legacy 4WD	N —6:13
10. М. Штоль/К. Герлах	A/D	Audi 90	—6:49

Лидеры: 3 участок — Канккунен, Ален, Шинозука, Ивазе; 4—5 — Канккунен, Ален; 6—79 — Канккунен. **Стартовало:** 44 экипажа. **Финишировало:** 18.

Сошли:**участок:**

30 К. Шинозука/А. Куоккала	J/SF	Mitsubishi Lancer	Причина: мотор
15 К. Мак-Рей/Д. Рингер	GB	Subaru Vivio Turbo 4WD	подвеска

«Боже мой! Да я провалюсь в первую же яму на дороге!» — озадаченно осматривал малютку, предназначенную для езды по перегруженным улицам японских мегаполисов и, очевидно, для тощих кошельков африканских заказчиков, Мак-Рей. Но ничего не попишешь — приказ есть приказ. И молодой шотландец в 11 часов утра 8 апреля от-

Юха Канккунен —
трехкратный победитель
«Сафари».

Три года на пьедестале
африканского ралли не было
местных водителей. Сломать
неприятную традицию
удалось 32-летнему кенийцу
Йану Данкану и его
36-летнему тезке и земляку
Манро.



правился в путь с главной площади Найроби.

Нужно сказать, что Колин честно выполнил свой долг — на своем игрушечном автомобильчике размером с «Оку» он ввязался в бой с «тойотами» и храбро шел четвертым. Но до финиша первого 825-километрового этапа в Момбасе так и не добрался. Как и следовало ожидать, одна из ям кенийского проселка оказалась роковой — сломалась передняя подвеска «Вивлио».

Недолго продержался среди лидеров и Кенджиро Шинозука. Его «Мицубиси-Лансер», лишившись заводской поддержки (японец представлял частную команду), будто осиротел и постоянно ломался. В конце концов «японский африканец» (он дважды выигрывал ралли «Бандама» в Кот-д'Ивуаре) ранним утром третьего дня в самом начале тысячекилометрового пути из Найроби в Эльдорет сошел.

В этих условиях «Тойота» была обречена на победу. «Невероятно, на что способна эта машина в условиях Кении!» — восхищался Маркку Ален, ранее никогда не блиставший в «Сафари» (на его счету лишь два третьих места), но неожиданно включенный в состав команды — еще одна «генеральская» прихоть. Облегчить задачу «Тойоты» стремились, казалось, не только соперники, но и организаторы. Из программы были вычеркнуты все ночные участки, в прошлые годы попортившие немало крови фаворитам. Самый поздний финиш ожидал спортсменов в первый день в Момбасе в 8 часов вечера. Кроме того, дистанция была сокращена почти на 600 км из-за сильных ливней, буквально уничтоживших в начале весны изрядную часть кенийских дорог. Не обошлось здесь и без протестов «зеленых». Кстати, гонщикам пришлось-таки столкнуться с африканской фауной. Пилоты «Тойоты» несколько раз нос к носу встречались с большими стадами слонов, принимавших грязевые ванны прямо на дороге. К счастью, потерь с обеих сторон удалось избежать.

«Селики» преспокойно доехали до финиша «в парадном строю» в полном соответствии с внутрикомандной иерархией. Машина потенциального лидера чемпионата мира Канккунена имела первый номер, Алена — второй, четырехкратного

Колин Мак-Рей (на снимке — «Субару-Легаси-4WD» в Португалии) был единственным участником чемпионата мира, побывавшим и в Кении, и на Корсике.

чемпиона Кении по ралли Йана Данкана — третий, а стартовавшего в Кении в 11-й раз японца Язухио Ивазе — пятый. Помешать им было просто некому — не команд же «Дайхатсу», состоявшей из местных пилотов-полупрофессионалов на переднеприводных «шарадах», уступающих «турбоселикам» в мощности почти вдвое. Поэтому столько скептических улыбок было на лицах журналистов, когда Уве Андерссон, полководец «Тойота Тим Юроп», говорил после финиша: «Четыре машины на первых четырех местах — это, безусловно, великий подвиг все нашей команды»... Швед почти двадцать лет назад одолел здесь непобедимые «стратосы» виртуозов Мунари и Вальдегаарда, а потому должен был знать, что настоящая победа приходит только в борьбе с сильным.

Но даже если он об этом забыл, желающих напомнить Андерссону о том, что подковки и шашки — вещи разные, нашлось сразу несколько. И уже на следующем этапе чемпионата, в Корсиканском ралли.

«Театр военных действий» полностью изменился. На смену стадам слонов и плетеным хижинам кенийцев пришли козы, куры и собаки на узких улочках корсиканских деревень, похожих на маленькие укрепленные городки, где каждый дом — мини-крепость. Не было больше красных туч пыли и озер грязи по пояс глубиной — пилотов ожидали извилистые асфальтовые серпантинны, затяжные подъемы и стремительные спуски.

В полном соответствии с этой сменой декораций раллийные генералы рекрутировали свои армии. Состав «Тойоты» сменился полностью: вместо «африканских стрелков» в бой была брошена «французская кавалерия» — Дидье Ориоль, Франсуа Шатрио и Ив Лубэ.

Французы составляли большинство и в «конюшне» «Форда». А единственному иностранцу в этой команде Мики Биазону на родине Наполеона предстояло стол-



кнуться с жесткими приказами собственных полководцев. В конце первого же дня двукратный чемпион мира потерял 11 минут на замену сцепления и сразу был отброшен во второй десяток. Опытнейший итальянец готов был броситься в погоню за лидерами, но услышал из уст своего менеджера: «Спокойно, Мики. Теперь до самого финиша ты — прежде всего водитель-испытатель. Ты будешь опробовать шины и решать, какую «обувку» ставить нам Делекуру и Бегену на том или ином спецучастке». И вновь — приказ есть приказ — Биазону, как Мак-Рейю в Африке, осталось лишь взять под козырек.

Итак, итальянец оказался «вне игры», а борьбу за победу на Корсике, как и на первом французском этапе в Монте-Карло, повели два «галльских петушка» — Франсуа Делекур и Дидье

Ориоль. Как ни странно, решилось все в первый же день — самый короткий в программе состязаний. Казалось бы, на 327 километрах по асфальту, из которых лишь чуть больше половины составляли спецучастки, много не выиграешь. Но к вечеру выяснилось, что Делекур опережает своего соотечественника более чем на минуту.

Ориоль свое отставание (а на Корсике, по мнению пилотов, секунды стоят вдвое дороже) объяснял барахлившей на первых трех этапах электроникой и пробитой шиной. Но вряд ли дело только в этом. Ведь путь главного его соперника тоже отнюдь не был усыпан розами: «Мы только стартовали на третьем СУ, как вдруг все поплыло у меня перед глазами. Я плохо различал дорогу, не мог определить расстояние. Наш «Эскорт»

● Франсуа Шатрио по профессии врач. Любопытен диагноз, который он поставил своей «Тойоте» после недельных испытаний, предшествовавших корсиканскому ралли: «Эта машина — абсолютный победитель!»

● Оказывается, медики среди раллистов попадают довольно часто. Так, штурман одной из «тойот» в «Сафари» 35-летний кениец Судхир Винайяк — рентгенолог из «Госпитала Ага Хана» в Найроби.

● Отлично зарекомендовали себя на корсиканских дорогах шины «Пирелли». Они были установлены на «Лян-

че» А. Агини, которая была явно быстрее машины Сайнса («Мишлен»).

● Четвертое место 46-летнего Язухио Ивазе стало лучшим достижением японских пилотов в ралли «Сафари».

● Прекрасным дебютом стал «Тур де Корс» для новой модели «Рено» — «Клио Вильямс 16S», названной так в честь победы французского мотора в формуле 1. Раллийные «вильямсы» заняли два первых места в формуле 2 и второе место в группе N (Серж Жордан/Джек Вайер).

2—4 мая, 1130,83/574,54 км, 24 спецучастка

1. Ф.Делекур/Д.Граталу	F	Ford Escort RS Cosworth	6:14,41
2. Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Toyota Celica Turbo 4WD	—01,02
3. Ф.Шатрио/Д.Жиродэ	F	Toyota Celica Turbo 4WD	—02,42
4. К.Сайнс/Л.Мойя	E	Lancia Delta Integrale 16V	—03,48
5. К.Мак-Рей/Д.Рингер	GB	Subaru Legacy 4WD	—09,03
6. Б.Беген/Ж.-П.Чиарони	F	Ford Escort RS Cosworth	—16,31
7. М.Биазон/Т.Сивьеро	I	Ford Escort RS Cosworth	—18,58
8. Ж.Раньотти/Ж.Тимонье	F	Renault Clio Williams F2	—21,30
9. А.Орей/Ж.-М.Анриз	F	Renault Clio Williams F2	—24,07
10. Дж.Манфринато/К.Кондотта	I	Ford Escort RS Cosw.	N —40,49

Лидер: 1—24 СУ — Делекур. **Победители СУ:** Делекур — 15; Ориоль — 6; Шатрио, Агини — по 2; Сайнс, Биазон — по 1. **Стартовало:** 86 экипажей. **Финишировало:** 41.

Сошли: СУ: Причина:
12 А.Агини/С.Фарноккиа 1 Lancia Delta Integrale 16V авария

Личный зачет: 1. Делекур — 55 очков; 2. Канккунен — 43; 3. Ориоль — 35; 4. Биазон — 31; 5. Аллен — 25; 6. Мак-Рей — 24; 7. М.Юнссон (S) — 20; 8. К.Эрикссон (S) — 18; 9—11. Агини, Шатрио, Данкан — по 12; 12—14. Т.Мякинен (SF), Ивасе, Сайнс — по 10. **Командный:** 1. Toyota — 77; 2. Ford — 57; 3. Subaru — 36; 4. Mitsubishi — 33; 5. Lancia — 26.

дважды, развернувшись на 180°, замирал на трассе с заглушим двигателем, пре-

Успехи в Португалии и на Корсике довели боевой счет «Форда» до 24 побед. Впереди лишь «Тойота» — 30 и «Лянча» — 73.

де чем мы сообразили от-крыть окна. Мы надышались бензиновыми испарениями!»

Вечером этого дня Франсуаза Канкони, работавшая когда-то массажисткой у Мишель Мутон, а теперь пользующая Делекура, рассказы-вала: «Когда Франсуа подо-

шел ко мне уже после первого допа и снял шлем, я поняла, что у него не поворачивается голова».

Несладко в этот день пришлось всем. И позаботилась об этом в первую очередь «небесная канцелярия». Дороги французского острова предъявляют особые требования к шинам. Тармак, холодный асфальт, как называется это покрытие, съедает резину в мгновение ока. А тут еще вмешалась и стихия. Перед гонкой несколько дней шли дожди, и дороги были полны грязи, камней, травы, смытых с холмов. К тому же весь первый день, то прекращаясь, то начинаясь с новой силой, над трассой бушевала гроза. Выбрать правильные шины в таких условиях можно было разве что случайно. «Это настоящий ад!» — стаскивая шлемы, пугали пилоты журналистов на дневном регруппинге в Аяччо.

Вылетел с трассы на четвертом допе и с тех пор испытывал трудности с рулевым управлением Агини. Загорелась «Тойота» Шатрио («Перед этим на одном из поворотов я увидел девушку в красном платье. Может, поэтому пожар не был для меня неожиданностью...»).

Чемпион мира Карлос Сайнс старался изо всех сил, но ничего не мог поделать: «Шины...»

К счастью, в следующие два дня судьба, очевидно, испытыв пилотов на прочность и найдя, что они достойны гонки за звание чемпиона мира, сжалилась над участниками «Тур де Корс». Грозовые тучи рассеялись, выглянуло солнышко, и заканчивалась гонка уже на сухих дорогах.

Правда, корсиканское коварство все же сказалося — по одному экипажу потеряли «Лянча» и «Тойота» на одном и том же повороте одного и того же допа. Но в остальном «боевые порядки» команд существенных изменений не претерпели. Если не считать того, что «тест-пилот» «Форда» Биазон сумел-таки выбиться в люди. Интересно, поднялся бы он выше седьмого места, если бы не приказ «старшего по чину»?

Впрочем, это уже из области догадок. Как и то, что представлял бы собой чемпионат мира, если бы удалось найти управу на раллийных генералов. Тогда, глядишь, и появится улыбка на лице Тимо Салонена.

А. ДМИТРИЕВ





ПАЙ-МАЛЬЧИКИ ВЕДУТ СЕБЯ НЕПРИЛИЧНО

Ох и прав же был старик Фойт! Ведь предупреждал он — слишком много иностранцев, слишком много гонок европейского типа, слишком мало Америки! О том, к чему это привело, многое может рассказать главный судья Гран-при «Тойоты» — третьего этапа «Всемирной серии PPG Инди Кар» — Уолли Далленбах. 15 сезонов проведя в «высшей лиге американского автоспорта», победитель пяти крупнейших гонок 60—70-х годов видел на своем веку немало, но чтобы пилоты так себя вели! Результат одного гонщика ему пришлось аннулировать, троих дисквалифицировать условно на срок от полугода до года, пятерых оштрафовать на общую сумму 20 500 долларов! Кто из нескольких десятков тысяч зрителей, нежась в лучах ласкового калифорнийского солнышка, мог предположить такой исход?

«Синее море, лазурное небо и белый песок. Картин-

ка!» — как говаривал один из героев Жан-Поля Бельмондо. И в самом деле, Лонг-Бич, южный пригород Лос-Анджелеса, удивительно красивое местечко. И городские власти делают все, чтобы заманить в этот райский уголок Америки как можно больше туристов. Для этого они в свое время купили один из самых больших в мире океанских лайнеров — «Куин Мери» и превратили его в гостиницу. Потом восемь лет подряд в Лонг-Бич разыгрывался Большой приз США в формуле 1. Но, очевидно, интерес к первенству мира оказался не таким высоким, как ожидалось, и с 1984 года на улицах «Длинного Пляжа» проводится этап чемпионата CART.

Берег залива Сан-Педро оказался гостеприимным для индикаров. Много усилий к этому приложили и организаторы. Неудивительно, ведь в штаб по проведению гонки вошли такие корифеи американского автоспорта, как

Новая звезда Америки — Пол Трейси.

Дан Герни и Фил Хилл. А вскоре состязания взяла под свое покровительство японская «Тойота» (ведь рынок Калифорнии — лакомый кусочек для любого автозавода). И этап в Лонг-Биче стал одним из центральных событий сезона CART.

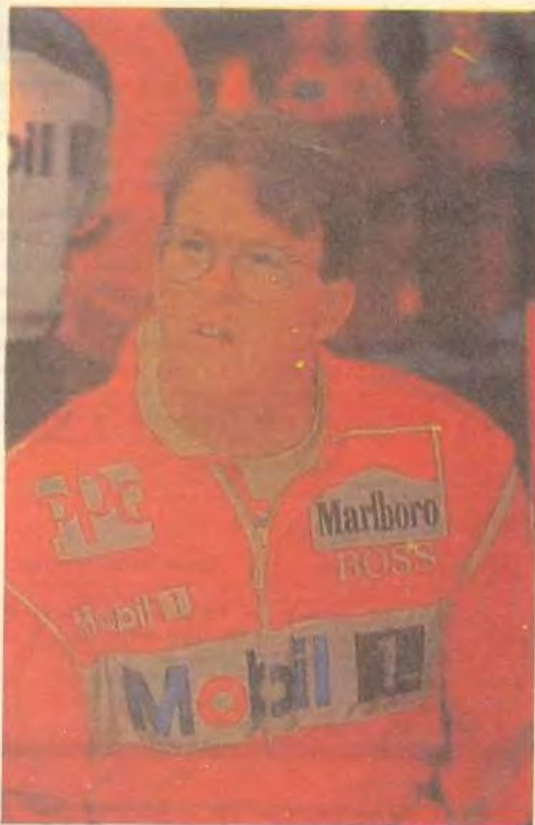
И все же с самого начала «коренные американцы» чувствовали себя на нем не слишком уютно. Им, привыкшим к широким трекам, было несколько тесновато на набережных и узких бетонных коридорах, в которые превращались во время гонки улицы Лонг-Бича. Больше

же других пришлось по душе городское кольцо пилотам, которые уже опробовали его на машинах формулы 1. Так, трижды первым здесь был Марио Андретти — победитель Гран-при США 1977-го и серебряный призер следующего, 1978 года.

Вот и на этот раз основными фаворитами Большого приза «Тойоты» считались бывшие соискатели мировой чемпионской короны. Интересно, что из 28 участников квалификационных заездов ровно четверть в свое время стартовали здесь в Ф1. Это Роберто Гереро, Дэнни Салливэн, Рауль Боэзел, Эдди Чивер и три чемпиона мира — Андретти, Фиттипальди и Мэнселл.

«Моя спина все еще болит, а потому я надеюсь, что мне предстоит сегодня не слишком много работы», — говорил после первого дня квалификационных заездов Найджел Мэнселл, установивший лучшее время дня. Однако в субботу утром его результат превысил еще один «инвалид» — Пол Трейси. Чемпион мира получил травму на предыдущем этапе в Финиксе за рулем гоночного автомобиля, а вот «канадский вундеркинд»

Такое впечатление, что Фиттипальди просто некогда стареть — в 46 лет он так же хорош, как в год своего американского дебюта, в 1984-м.



проявил элементарную неосторожность — растянул лодыжку, упав с велосипеда.

Как ни странно, но именно эти двое «пострадавших» и возглавили стартовый лист гонки. Мэнселлу все же удалось опередить Трейси: «Много было «поулов» в моей карьере, но сегодняшний, вероятно, лучший. Он так важен для меня!» Остальные превзойти Пола не сумели и были очень недовольны. «Только мы отладили как следует машину и стали думать о лучшем времени, как сломалась клапанная пружина», — негодовал Ал Анзер-младший, дважды побеждавший в Лонг-Биче. Расстроен был и Бобби Рейхол: 11-е место на старте для действующего чемпиона CART — достижение не ахти какое. Впрочем, даже его время было лучше, чем прошлогодний результат победителя квалификации. К тому же первые тринадцать пилотов уложились менее чем в секунду. В формуле 1 этот разрыв обычно в три-четыре раза больше. Итог квалификации подвел Эмерсон Фиттипальди, под занавес сумевший добиться третьей позиции. Как всегда, он был оптимистичен: «Сегодня отличный день! Машина вела себя прекрасно. Думаю, завтра у меня будут хорошие шансы».

Однако бразилец оказался плохим пророком. Едва лишь началась гонка, как на его автомобиле обнаружился

Авария Мэнселла в Финиксе — первое знакомство чемпиона мира с американскими треками.



Toyota Indy Car Grand Prix

3 этап	Лонг-Бич, США			18 апреля
1.	П.Трейси	CDN	Penske PC22 Chevrolet	2 1:47.36.418
2.	Б.Рейхол	USA	Hogan 001 Chevrolet	11 —12.658
3.	Н.Мэнселл	GB	Lola T93/06 Cosworth	1 —19.474
4.	Т.Фаби	I	Lola T93/06 Chevrolet	7 —34.222
5.	Р.Гереро	COL	Lola T93/06 Chevrolet	18 — 1 кр.
6.	Р.Бул	USA	Lola T92/00 Chevrolet	23 — 1 кр.
7.	С.Прютт	USA	Lola T91/00 Chevrolet	15 — 2 кр.
8.	Д.Салливан	USA	Lola T93/06 Chevrolet	12 — 2 кр.
9.	Э.Чивер	USA	Penske PC21 Chevrolet	10 — 2 кр.
10.	М.Смит	USA	Penske PC21 Chevrolet	14 — 2 кр.
11.	А.Линдик	NL	Lola T93/06 Cosworth	19 — 2 кр.
12.	Р.Боззел	BR	Lola T93/06 Cosworth	9 — 3 кр.
13.	Э.Фиттипальди	BR	Penske PC22 Chevrolet	3 — 3 кр.
14.	Х.Мацусита	J	Lola T93/06 Cosworth	20 — 3 кр.
15.	Р.Бентли	CDN	Lola T92/00 Chevrolet	26 — 4 кр.
16.	С.Гудир	CDN	Lola T93/06 Cosworth	4 — 7 кр.
17.	Л.Сент-Джеймс	USA	Lola T92/00 Chevrolet	27 — 7 кр.
18.	М.Андретти	USA	Lola T93/06 Cosworth	6 — 11 кр.
19.	Б.Лазьер	USA	Lola T91/00 Chevrolet	24 — 15 кр.
20.	Дж.Вуд	USA	Lola T91/00 Cosworth	28 — 17 кр.

Сошли:	Место		
круг:	на старте: Причина:		
63	Р.Гордон	USA	Lola T93/06 Cosworth 13 авария
53	А.Анзер-мл.	USA	Lola T93/06 Chevrolet 8 авария
36	Дж.Вассер	USA	Lola T92/00 Chevrolet 21 мотор
21	А.Фернандес	MEX	Lola T93/06 Chevrolet 17 мотор
20	С.Брайтон	USA	Lola T93/06 Cosworth 16 КП
19	М.Греко	BR	Lola T92/00 Chevrolet 25 КП
0	С.Юханссон	S	Penske PC22 Chevrolet 5 авария
—	Д.Кудрейв	USA	Lola T92/00 Chevrolet 22 не старт.

Длина круга: 2558 м. Кругов: 105. Дистанция: 268,62 км. Лидеры: Мэнселл — 1-4; Трейси — 5-35; Мэнселл — 36-42; Трейси — 43-60; Мэнселл — 61-73; Трейси — 74-105. Пейс кар: 0-3; 55-58; 72-76.

Личный зачет: 1. Мэнселл — 36 очков; 2. Андретти — 32; 3. Фаби — 26; 4. Рейхол — 24; 5-6. Трейси, Боззел — по 22; 7. Линдик — 20; 8. Фиттипальди — 17; 9-10. Гордон, Вассер — по 14; 11-12. Анзер-мл., Прютт — по 12.

таинственный недостаток — не желало расти давление наддува. Уже после 16 кругов Фитти отстал на круг, и, хотя механики устранили неисправность, потерянное время наверстать не удалось.

Уже в самом начале состязаний поколебались позиции и двух других чемпионов мира. Мэнселл еще накануне предупредил своих соперников, что ни за что не повторит ошибку, которую допустил на старте первого этапа. «Я был слишком добрым и глупым, уткнувшись носом в «пейскар». Завтра этого не будет, обещаю вам, господа!» — говорил он, улыбаясь в усы. Однако гонки «инди-каров» вновь повернулись к чемпиону мира неизвестной ему стороной. После круга прогрева «пейскар» не ушел в боксы! Едва лишь машины тронулись, столкнулись «Лола» Андретти и «Пенске» Юханссона, и главный судья распорядился вывесить желтые флаги.

Четыре круга Мэнселл, нервничая, ждал, когда уберут обломки разбитой машины шведа и когда, наконец, перестанет маячить перед ним ненавистный «пейскар». Но когда это на пятом круге произошло, тут как тут оказался Трейси. Пришпорив свой красно-белый «Пенске» чуть раньше, чем соперник, канадец в плавном правом повороте по внешней стороне мощно и красиво вышел вперед.

Этот день был «днем Трейси». Два года раньше новоиспеченный победитель серии «Инди Лайтс», американского аналога формулы 3000, впервые вышел



на старт этапа CART. И теперь Пол неудержимо рвался к своей первой победе. Ничто не могло его удержать — даже дважды проколотая шина! Оба раза — на 36-м и на 61-м круге канадец невозмутимо (казалось даже, не сбавляя скорости!) доезжал до боксов и возобновлял гонку на седьмом и шестом местах соответственно. «Когда я в первый раз почувствовал слабую вибрацию и увидел в зеркало сходящую с обода шину, сердце у меня ушло в пятки, — комментировал Трейси свое состояние во время гонки. — Третий раз подряд сход! А ведь перед началом сезона я был твердо уверен, что и команда, и автомобиль, да и я сам способны побеждать. Страшно горд, что все-таки не ударил лицом в грязь!»

К сожалению, немногие из его коллег смогли бы повторить последнюю фразу канадца после гонки в Лонг-Биче. На 55-м круге Ал Анзер предпринял попытку отнять у Мэнселла второе место. Однако сэр Найджел встретил его не слишком приветливо. «Никто никогда не блокировал меня так грубо, как это сделал англича-

нин, — негодовал на финише Анзер. — Он прекрасно видел, где я, и спокойно мог избежать столкновения». Но чемпион мира не смог или не захотел этого сделать, и «Лола» Ала-младшего, лишившись правого переднего колеса, беспомощно уткнулась в бетонную стену в очень опасном месте — на выходе из поворота.

То были лишь цветочки. Спустя всего четверть часа разразился настоящий скандал. В одном из поворотов столкнулись автомобили Эдди Чивера и Робби Гордона. Первый смог продолжить состязания, а вот для второго гонка закончилась. Гордон, которого уже сейчас называют восходящей звездой, по видимому, посчитал инцидент не исчерпанным и, подождав, пока обидчик вновь появится в этом повороте, сделал в его сторону неприличный жест. Но и этим дело не кончилось — спор завершился в боксах после финиша серьезной ссорой.

Пришлось вмешаться главному судье CART Далленбаху. За «неспортивное вождение и неспортивное поведение» оба были условно дисквалифицированы — Гордон на год, Чивер на

полгода. Кроме того, Робби пришлось уплатить штраф в 5000 долларов. Какой позор для шефа команды — Эджей Фойта! Ведь Гордон выступал на автомобиле под легендарным номером 14, навечно закрепленным за Фойтом и его командой.

Но и этими инцидентами неприятности не ограничились. Еще один виновник аварии — Ари Линдик получил годичный «исправительный срок» и пять тысяч штрафа за столкновение с новичком Марком Смитом. Скотт Гудьер и Дэнни Салливан за время гонки умудрились трижды нарушить строгое правило CART — в «пит-лейне», «гаражном переулке», соединяющем боксы команд, скорость не должна превышать 112 км/ч. Трижды их наказывали методом «стоп-энд-гоу» («остановись и езжай»), а это автоматически влечет за собой штраф в размере все тех же пяти тысяч.

И наконец, последним провинившимся водителем стал Стефан Юханссон. В первых двух гонках сезона ему никак не удавалось отладить новенький «Пенске», полученный из Англии буквально накануне австралий-

ского этапа. И вот когда казалось, что для «Новичка года» прошлого сезона забрезжил свет в конце тоннеля — отличное пятое место на старте, лучшее в его «инди»-карьере — обидная авария в самом начале гонки. Вконец расстроенный, швед забыл еще одно правило CART — не бродить по «пит-лейну» пешком. И немедленно был наказан — минус 500 долларов.

Вот так, под знаком аварии, штрафов, взаимных обид и ссор, проходил третий этап «Всемирной серии PPG Инди Кар», которая традиционно считается образцом порядочности в автомобильном мире. Старик Эджей наверняка скажет, что почти половина пилотов — иностранцы, да и гонка проходила не на треке — вот где корень всех зол. Справедливо ли это? Судить не берусь. Тем более, что в прошлом в истории «самых американских, самых трековых» гонок в мире бывало, что владельцы команд, стремясь не допустить победы конкурента, отбирали у судей желтые флаги. Так что пай-мальчики и сами не без греха.

А. МЕЛЬНИК



● Ал Анзер-младший посматривает в сторону формулы 1: «Я бы хотел попробовать свои силы за рулем "Вильямса-Рено". А в "Феррари" готов ездить, даже если они не будут в числе сильнейших!»

● За победу в квалификации Мэнселл получил десять тысяч долларов — традиционную награду «Малборо» для обладателей «поул-позишн». Еще столько же получает пилот, выигравший гонку с первого места на старте. Причем, если этого не происходит, на следующем этапе «Приз Малборо» удваивается. Так что в «Инди-500» «на кону» будет уже 30 тысяч.

● В прошлом году больше половины — 52,4 процента зрителей чемпионата CART были женаты, 37,7 процента составляли одинокие и только 7,4 — разведенные.

● Шасси «индикара» модели 1993 года стоит 405 тысяч долларов. Моторы в зависимости от модификации обходятся от 39 до 148 тысяч.



Портрет Александра Балашова был помещен на четвертой обложке первого номера АМС за этот год, где мы публикуем фотографии выдающихся мастеров автоспорта. В некоторой степени мы выдали Саше аванс, поскольку к тому времени он имел одну золотую медаль в чемпионате мира по мотогонкам на льду, и ту в составе команды. Думается, в прошедшем зимнем сезоне этот аванс Балашов отработал: снова «золото» в командном первенстве и «серебро» — в личном.

Недавно я узнал, что Саша, помыкавший вместе с женой, а в последнее время и с маленькой дочкой семь лет в семейном общежитии ЗИЛа, наконец-то получил двухкомнатную квартиру. Поэтому, приехав по названному адресу, прежде всего поздравил супругу Балашова Татьяну с новосельем. И тут же осекся: крохотные размеры прихожей и комнаты не говорили о приобретенном жилищном комфорте.

— Так мы по-прежнему в семейном общежитии, — сказала Таня, — а Саша с раннего утра и до поздней ночи приводит в порядок новую квартиру. Подождите, он с

Собеседник

АЛЕКСАНДР БАЛАШОВ:

*«Сегодня
я сильнейший
гонщик
в мире»*

минуты на минуту должен приехать.

Действительно, вскоре появился глава семьи: «Сейчас переоденусь и поговорим». Мы встречались с ним прежде только зимой, а сейчас, увидев его в легкой тенниске, поразились широким мускулистым плечам, выпуклым бицепсам.

— Качаешь мышцы? Фигура явно не спидвейная.

— Нет, это у меня от мотокросса. Занимаюсь им с пятнадцати лет, когда мой старший брат Сергей привел в мотосекцию города Лениногорска Северо-Казахстанской области, где я родился и вырос. Был вторым призером Казахстана среди юниоров,

выступал на Союзе. Мой первый тренер Василий Васильевич Дальчанин не переставал внушать: «Кросс всему голова в мотоспорте, пройдете его школу, легче будет в других дисциплинах». Так что не бросаю кросс и поныне. Если бы имел японский мотоцикл, обязательно стартовал бы в чемпионатах России или за какую-нибудь нашу профессиональную команду. Но в СТК ЗИЛа одна рухлядь, она годится разве что для тренировок. Правда, прошлым летом по приглашению моего спонсора Рольфа Кольба выезжал в Германию и участвовал в международных кроссах. В одном на «Хонде» занял пятое место, в другом — третье.

— А когда сел на трековый мотоцикл?

— В шестнадцать лет и сразу на пятисотку. Два года просто катался, а когда исполнилось восемнадцать, стал выступать в чемпионатах Казахстана и СССР. Благодаря зимнему спидвею я оказался в Москве. В восемьдесят шестом году на полуфинале первенства Советского Союза в Ленинграде мне предложил переехать в столицу тренер СТК ЗИЛа Виктор Аркадьевич Сабуров. Ему я с

Окончены очередные соревнования, мотоцикл не подвел. Все три виновника очередного успеха: механик Владимир Белоногов, Александр Балашов и его спонсор Рольф Кольб.

многим обязан, в жизни мы — близкие друзья. Это он, кстати, в конце концов «выбил» мне квартиру.

— Но что-то ты долго шел в сборную команду...

— Попал я в нее быстро и столь же быстро вылетел. Сразу после переезда в Москву занял четвертое место на юниорском чемпионате Союза и был включен в сборную. Но пришла пора призыва в армию. Обещали забрать в ЦСКА или какой-нибудь другой спортивный армейский клуб. Не получилось. Отслужил честно два года. Когда в восемьдесят девятом вернулся в Москву, меня уже забыли, пришлось все начинать сначала. К счастью, в том же году я в составе команды столицы выиграл чемпионат страны и вновь оказался в сборной. Дела вначале шли туго. Замучили сходы из-за неисправностей мотоцикла и травмы. Ни в девяностом, ни в следующем сезоне в финалы личных чемпионатов мира не попадал. Езжу стабильно лишь два последних года.

— А как дела на внутреннем фронте?

— Странно, но мне упорно не везет в личных соревнованиях. Имею лишь одну серебряную медаль чемпионата России, зато три золотые в командных первенствах СССР.

— Чем тебе нравится зимний спидвей?

— Трудный вопрос. Отвечу так: вначале я к нему относился несерьезно, больше думал о кроссе, но когда пошли результаты, когда окупился в атмосферу этого вида спорта, понял, что он — моя жизнь, моя судьба. Вне его я себя не представляю.

— А что, на твой взгляд, самое трудное в спидвее?

— Однозначно — травмы. Вернее, способность гонщика забыть их. Только в этом



сезоне я получил три травмы. И все от шведа Сирениуса. В жизни он дружелюбен, веселчак, но на ледяной дорожке от него можно ожидать что угодно. На тренировочном сборе в Северодвинске Сирениус серьезно повредил мне руку, в официальных соревнованиях дважды отправлял в соломенные тюки. А эпизод, когда он буквально стащил меня с мотоцикла в Ассене на финале командного чемпионата мира, видели миллионы телезрителей. Хорошо, что швед еще не набрал высокую скорость — иначе я оказался бы под шипами его мотоцикла. Опасаюсь еще немца Михаэля Ланга и шведа Стефана Свенссона. Они тоже не блещут джентльменством на треке. Грубые приемы вызывают обиду, поскольку сам езжу аккуратно, никогда не был виновником падения соперника. Но возвращаюсь к заданному вопросу. Я научился забывать травмы. Выезжаю на дорожку и думаю только о предстоящем заезде.

— Саша, ты не обладаешь стремительным стартом, но, как правило, «разбираешься» с соперниками уже на первом повороте. Как это удается?

— В спидвее надо думать, тщательно изучать манеру езды конкурентов. Это только с трибуны кажется, что на дорожке тесно. На самом деле почти всегда, когда следишь за перемещениями со-



Семья Балашовых — Татьяна, Александр и дочка Алиса. Не часто Саша бывает дома, и такой совместный обед — счастливое событие.

перников и предугадываешь их намерения, находишь явную или прогнозируемую лазейку, в которую устремляешься. Если она не выводит в лидеры, то главное — не спешить, терпеливо ждать ошибок партнеров по заезду, вызывать их на неправильный ход. Например, атаковать несколько раз справа, приучить к такой тактике, а затем

Не зря побаивается Балашов Михаэля Ланга. Немецкий гонщик (на переднем плане) пытается вытеснить Александра с дорожки.

перников на круг — все равно ничего нельзя изменить.

— В предыдущем номере АМС, где публиковались отчеты о главных стартах зимнего спидвея, я немного рассказал о твоём спонсоре Рольфе Кольбе. Когда ты с ним познакомился?

— В восемьдесят девятом году мы проводили тренировочный сбор в Воркуте, туда и приехал Кольб со своим сыном Дитером, который тоже занимается ледовым спидвеем. Между прочим, я тогда не в фаворе был у тренеров. А Рольф, посмотрев на меня в деле, сразу сказал нашему

сторан. Сейчас Кольб купил для меня мотор и оплатил его подготовку к новому сезону известному специалисту завода ЯВА Станду Вошеку.

— Но официальный спонсор нашей сборной — немецкая фирма «Левиор». Значит, как говорится, одновременно доишь двух коров?

— Ну, Кольб денег мне не платит. О «Левиоре» особый разговор. Наверное, в практике заключения спортивных контрактов не было примеров, когда сильнейшая в мире сборная команда продавалась скопом на несколько лет вперед. Ведь с отдельными

попал под юрисдикцию этого контракта. Суммы выплат в валюте фирмой за высокие результаты являются коммерческой тайной, но, заверяю вас, — они мизерные, на них не проживешь. К тому же постоянно приходится унижаться — напоминать представителю «Левиора», что фирма нам задолжала, а денег все нет. Если контракт кому-то выгоден, то только не спортсменам.

— Часто наблюдаешь за вами в закрытом парке, и складывается впечатление, что готовитесь как к последнему и решающему бою. Но



сделать рывок слева. Что касается слабого старта, то где мне его отрабатывать? Зимой в Москве льда на улицах полно, но нет ни одной дорожки для спидвея.

— Считаешь ли ты себя на сегодня сильнейшим гонщиком в мире?

— Судя по результатам, нет, а по тому, как еду, — да.

— Какое самое трудное соревнование было в твоей жизни?

— Безусловно, финал личного чемпионата мира нынешнего года в Саранске. Я как никогда был готов к победе, никого не боялся. И вдруг два срыва: один — из-за заводского технического дефекта, другой — из-за оплошности механиков. Морально переживал. Хотел в доску расшибись, обгонял со-

наставнику Владимиру Чекушеву: обрати внимание на Балашова, у него большое будущее. Так мы познакомились и вскоре стали друзьями. Рольф — фанатик трековых гонок. Сам он в прошлом тринадцатикратный чемпион Германии по спидвею на мотоциклах с коляской. Когда у меня пошли результаты, Кольб взял надо мной шефство. Такое огромное предприятие, как ЗИЛ, не в состоянии купить трековый мотоцикл. Эти заботы бескорыстно взял на себя Рольф. Только благодаря ему я остался в спидвее, проблем с техникой нет. К русским он относится исключительно уважительно. В Ассене Валере Иванову предоставил мотоцикл, на всех соревнованиях за рубежом устраивает в своем автобусе для нас бесплатный ре-

гонщиками даже не поговорили. Попраны элементарные юридические нормы, всех оценили как при былом социализме — одинаково. Имел ли самый именитый из нас Юрий Иванов право выдвинуть свои условия, Николай Нищенко свои и так далее? Безусловно. Контракт должен заключаться с каждым индивидуально. А мы даже не знаем его сути. Например, в случае тяжелой травмы или, не дай Бог, гибели на соревнованиях будет ли «Левиор» обеспечивать семью пострадавшего? Таких вопросов много. А со мной поступили вообще как при крепостном праве. Сын крепостного, известно, тоже являлся собственностью барина. Я был в резерве сборной, когда «Совтехноспорт» и ЦАМК заключили договор с «Левиором», а потом автоматически

ведь вы профессионалы, а борьбу ведете с любителями. Пожарным Сирениусом, фермером Лангом, механиком автомастерской Вестлундом...

— За живое задела. Нас и сейчас часто упрекают в этом. Давайте все разберем по полочкам. Может, раньше и был профессионализм в ледовом спидвее. Чемпионы мира получали стипендию по триста — триста пятьдесят рублей в месяц (сумму по тем временам немалую) и стартовали во многих соревнованиях в стране, пополняя свой бюджет выплатами за заработанные очки. Теперь все иначе. Вы когда-нибудь видели безработного профессионала, чемпиона мира? Вот он перед вами. С апреля я уволен с ЗИЛа.

— Но ты там никогда не работал, а только числился.

— Выходное пособие с надбавкой я получил в размере пятнадцати тысяч. За такие деньги работать? Как прокормить семью из трех человек, когда жена временно стала домохозяйкой, воспитывает маленькую Алису. А стипендию мне никогда не предлагали, и не знаю, существуют ли они сейчас и каковы их размеры.

— Подскажу: максимальная для чемпионов мира — двадцати тысяч в месяц.

— Вот видите. По нынешней инфляции это меньше, чем прежние триста. За двадцать тысяч рисковать жизнью?

— Но ведь вы получаете еще валюту за рубежом.

— Не спешите. Давайте разберемся, кто же в действительности профессионал. Футболисты, хоккеисты, теннисисты, выступающие за рубежом, безусловно, да. Они достойно получают за свою работу. Могут позволить себе купить многокомнатную квартиру, дорогую машину. И это справедливо: профессионал высокого уровня должен иметь отличное обеспечение. Я же профессионал от спидвея по своей прежней зарплате в подметки не гоюсь любителю Сирениусу. Имея его доходы, день и ночь дежурил бы на пожарной вышке. Между прочим, вы сами писали, шведу сохраняют зарплату, когда он уезжает на соревнования.

Теперь о валюте. Система откровенного грабежа спортсменов была придумана у нас, когда меня еще не было на свете. Стартовые деньги, которые выплачивает организатор каждому спортсмену, безоговорочно забирает руководитель делегации и сдает в кассу ЦАМКа. Туда же поступает большая часть валюты за набранные нами очки. Нам положено к выдаче от общей суммы только двадцать пять процентов, и то не более определенной суммы. В том же Ассене я набрал тридцать пять очков, а получил всего около двухсот пятидесяти гульденов.

— Остальную сумму тебе выдали в рублях.

— За весь сезон, а я оказался самым результативным из наших, за заработанную ЦАМКу валюту получил сто семнадцать тысяч. Прибавьте зарплату за три месяца на ЗИЛе и всю сумму разделите на двенадцать месяцев в году и на три человека моей семьи. Не густо получилось. А ведь те же Сирениус, Ланг и дру-

гие зарубежные гонщики такой обираловки не знают: они кладут себе в карман все выплаты организаторов соревнований за дорожные расходы, стартовые и очковые. В сезон они зарабатывают очень много. К тому же все имеют спонсоров, и календарь состязаний у них куда обширнее, чем у нас, — многоэтапные чемпионаты межнациональной лиги по ледовому спидвею, открытые первенства Скандинавских стран. А я за всю зиму участвовал лишь в шести соревнованиях, включая два на тренировочном сборе. Остальные мои товарищи по сборной провели еще меньше. Так кто же профессионалы?

— Что нужно сделать, чтобы оживить наш спидвей?

— Люди, отвечающие за его судьбу, озабочены лишь чемпионатами мира. С распадом СССР соревнований стало меньше. Надо всячески расширять программу стартов — устраивать коммерческие гонки, возобновить розыгрыш Кубка катка Медведя, выезжать на те состязания за рубеж, о которых я говорил.

— Если бы тебе предложили индивидуальный контракт с какой-нибудь зарубежной фирмой, согласился?

— Безусловно. Посредничество в выездах со стороны ЦАМКа мне не нужно. Я имею машину, способен сам купить лицензию и на собственной машине добраться до места соревнований. А Коляб доставит туда мотоцикл. И посредников при расчетах не будет.

— Твои ближайшие планы.

— Летом планирую вновь выехать в Германию. Выступлю в кроссе и попробую свои силы в летнем спидвее.

— А какая профессия твоей жены?

— Швея-моторист.

— Сам ты моторист, — услышав ответ мужа, кричит из коридора Татьяна, — я мастер легкого женского платья.

— Пусть мастер, разницы не вижу, — соглашается Саша. — Можно в АМС опубликовать объявление?

— Вообще-то за него нужно платить. А какое?

— Безработный профессионал, двукратный чемпион мира ищет спонсоров в России и других странах СНГ.

— Хорошо, что возьмешь с бедного безработного.

Беседу вел Б. ЛОГИНОВ

Фото А. ГУРЕВИЧА
и из архива А. БАЛАШОВА

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

"Предлагаю проведение стендовых испытаний мотоциклетных двигателей любого типа. Определение мощности и крутящего момента, регулировка карбюратора и зажигания, подбор выхлопных труб для спортивных двигателей. Звонить: 412-14-47, 195-33-21, после 18 час. Юрий Михайлович Попов.

Продаю коллекцию масштабных машин — отечественных и импортных: NOREV, BURAGO, POLISTIL, IGRA, CORAT, MATCHBOX следующих масштабов: 1:40, 1:43, 1:48, 1:36, 1:38 за 80000 руб. или 100 долл. Или меняю на Yamaha PSR 250 или Yamaha RSR 500 с доплатой. 279506, Молдова, Дондюшанский р-н, с. Климауцы, Драчук Е. Г.

Меняю журналы "АМС—Автомотоспорт" № 2-1993 и "За рулем" № 5-1988 на газеты "Авто-ревью" №№ 2-3, 11-12 за 1992 г. и № 1 за 1993 г. Телефон в Москве: 304-35-31, спросить Сашу.

Куплю журналы: "Чехословацкое мотор-ревью" любого года, кроме № 10 за 1990 г. "Мото" все номера за 1991 г., №№ 2, 3 за 1992 г. АМС — любые номера за 1990—91 гг. № 2 за 1992 год. "За рулем" — любые номера до 1987 года, № 1-3, 5-12 за 1987 г., любые номера за 1988—1990 гг., № 1, 2, 4-6, 10, 12 за 1991 г.; № 5, 6 за 1992 г. Куплю газеты: "Авто-ревью" — любые номера за 1991 г., № 1-5 за 1992 г., № 4 за 1993 г. "Клаксон" — любые номера за 1991—92 г., № 1, 2, 4-12 за 1993 г. "Авто" — любые номера до 1992 года, № 1-34, 36, 47 за 1992 г., № 8, 15 за 1993 г. Адрес: 446028, Самарская обл., г. Сызрань, а/я 129. Сергею.

Куплю журналы "АМС-Автомотоспорт" за 1990—1991 г. №№ 4, 5, 6 — 1992 г. Адрес: 456601, Челябинская область, г. Копейск, пер. 1-й Снайперский, 3—1, Меньшикову В. К.

Куплю журналы "АМС-Автомотоспорт" за 1990—1991 гг. (комплект), № 2, 3 за 1992 г., проспекты и книги о формуле 1. Адрес: 622002, Свердловская обл., г. Н-Тагил, ул. Липовый тракт, 38-28. Клешинину А. Н.

Куплю журналы "АМС-Автомотоспорт" за 1990—1992 г. Адрес: 453500, Башкортостан, г. Белорецк, ул. Косоротова, 48-25, Дмитриеву А. В.

Высококвалифицированный небольшой коллектив из бывших работников "Автотехобслуживания" ВАЗа из Казахстана (маляры, рихтовщики, мотористы) создадут на равных началах с любой формой собственности станцию техобслуживания на территории Российской Федерации. Можем производить ремонт легковых автомобилей, как отечественных, так и зарубежных марок, исходя из немалого опыта работы в сфере автоуслуг. При приглашении отдадим предпочтение центральным и южным регионам России, предоставившим место под строительство СТО и индивидуальную застройку под жилье.

Писать по адресу: 492024, Казахстан, г. Усть-Каменогорск, Предъявителю паспорта 1-ОИ № 701311.

Куплю журналы "АМС-Автомотоспорт" №№ 1, 2, 4 за 1990 г., №№ 1—4 за 1991 г., журналы "Maly Modelarz" (с моделями автомобилей, танков, тракторов и др.). А также любую информацию о формуле 1 и автомобилях "Феррари". Адрес: 187500, Ленинградская область, г. Тихвин, 1-й микрорайон, дом 14, кв. 24, Салову Дмитрию.

Куплю все номера "АМС-Автомотоспорт" за 1990—1991 г.г., по 80 рублей за номер, АМС № 6 за 1992 г. за 90 руб. в хорошем состоянии. Адрес: 601917, Владимирская область, г. Ковров, ул. Грибоедова, 7, кв. 71 Горюнову М. Б.

Куплю АМС (100 рублей за номер) до 1993 г. в хорошем состоянии. Модели автомобилей и тягачей (1:43) (не более 300—600 руб. за шт.). Зарубежные журналы по авто, мототехнике по хорошей цене, а также плакаты тягачей, автомобилей и мотоциклов спортивных моделей, а также концент-кары, проспекты, открытки, каталоги, куплю бейсболку "Феррари" — все по высоким ценам. 242130, Брянская обл., Навлинский р-н, Бяково, 25, кв. 6, Шушканову И. А.

Меняю журнал "АМС-Автомотоспорт" № 2 за 1993 г. на газету "Авто-ревью" № 7—8 и № 11—12 за 1992 г. Куплю книгу А. Топоркова "Авто-ревью" за разумную цену. Тел. в Москве: 304-35-31, Саша.

Куплю коробку передач с подшипниками, левую половину картера, сцепление в сборе с барабанами и дисками от двигателя В-50 или коробку передач от двигателя S-62. 188900, Ленинградская обл., г. Выборг, ул. Димитрова, 9, кв. 2, Бибилов В. Н.

Куплю журналы "АМС-Автомотоспорт" №№ 2 и 3 за 1992 г. Мой адрес: Украина, г. Хмельницкий, 280025, ул. Котовского, 179, кв. 2, Грига Владимир.

**СПЕШИТЕ ПОДПИСАТЬСЯ
НА ЖУРНАЛ
«АВТОМОТОСПОРТ»
НА 1994 ГОД!**





«ФОРМУЛИЗМ»

НОМЕР ОДИН

«Для гонщиков это «соревнование» равносильно игре со смертью. Хозяева требуют наивысшей скорости, борьбы за каждую секунду, ибо на этих состязаниях автомобильные концерны всего капиталистического мира борются за первенство своих марок...» Так писала газета «Советский спорт» в январе 1955 года о зарубежных соревнованиях по автогонкам.

В этих словах концентрировалось официальное отношение к международному автомобильному спорту в нашей стране, желание представить его именно таким. И, конечно, в те годы лишь единицы доподлинно знали, что такое чемпионат мира, гоночная формула 1. Первым откровением в этом отноше-

нии стала книга С. Глазунова, А. Сабинина и Л. Баса «Автомобильные и мотоциклетные соревнования за рубежом». Она была подписана в печать 30 января 1956 года. А осенью того же года, 15 сентября Центральный автомотоклуб СССР стал членом Международной автомобильной федерации (ФИА). Потом, в июле 1958 года ФИА утвердила как международные два рекорда скорости, установленные А. Амбросенковым и Э. Лорентом. Август того же года отмечен дебютом советских автоспортсменов за рубежом, на ралли «1000 озер» в Финляндии. Через три года, в августе 1961-го, состоялись и первые международные автомобильные

гонки на территории Советского Союза.

Наши спортивные делегации побывали в качестве наблюдателей на одном из этапов чемпионата мира. Об увиденном на трассе «Сильверстоун» рассказал в одном из номеров журнала «За рулем» Леонид Леонидович Афанасьев. Кстати, он вместе с А. Ипатенко, В. Маржецким, А. Сабининым на осеннем конгрессе ФИА в 1959 году был избран в руководящие органы этой Федерации. Тогда же конгресс заслушал информационный доклад о развитии автомобильного спорта в нашей стране.

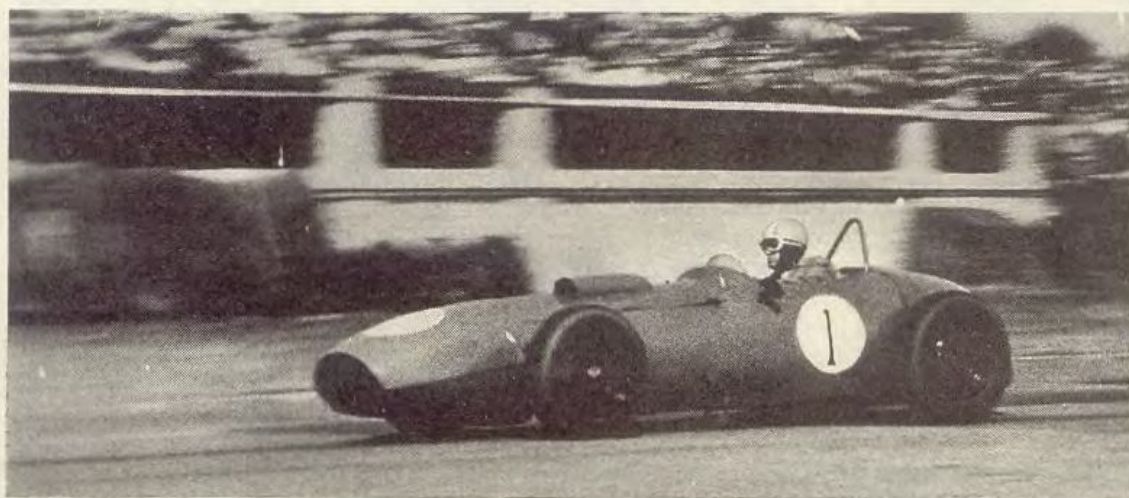
Вполне естественно, что наши спортивные организации (ФАС СССР, ЦАМК СССР, спортивные клубы) в

обстановке наступившей оттепели стремились как-то приблизиться к международному уровню, ввести схожее регламентирование соревнований, правила их проведения, спортивный календарь, вид соревнований и, разумеется, классификацию машин. Так появилась у нас формула 1, класс гоночных автомобилей, технические требования к которым были приближены к международным. Тогда мы верили, что формальная классификация подтолкнет автомобильную промышленность к созданию машин, подобных тогдашним «Феррари» и «Мазерати».

Эти добрые намерения оказались утопией. Наша формула 1 вышла сугубо национальной. В ее рамки укладывались разномастные автомобили, преимущественно самоделки. Базой для них служили узлы серийных машин. Изготавливали их поштучно и только ГА-22, КВН-3000Г и «Москвич-Г4» удалось изготовить партиями в три и более экземпляров.

Наверное, наиболее примечательной машиной была ГА-22, построенная на авторемонтном заводе Ленинградского военного округа под руководством В. Шахвердова, в количестве трех экземпляров. Очень низкая, она напоминала чем-то современные ей «Мазерати-250F» формулы 1. Двигатель ГАЗ-21 был положен на левый бок, и карданный вал проходил справа от гонщика, которого отделяла от днища тоненькая подушка.

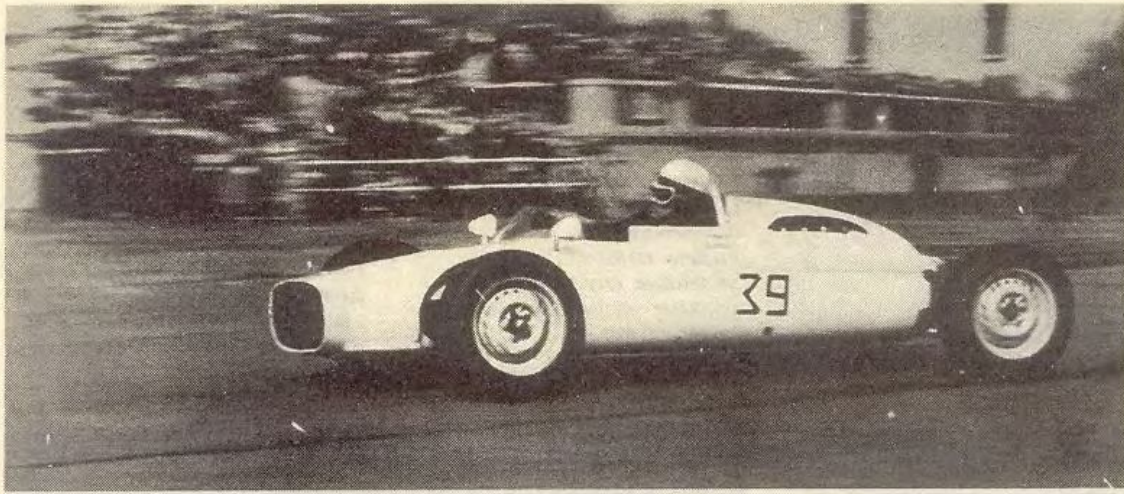
Все узлы автомобиля связывала очень жесткая на



Валерий Шахвердов на машине ГА-22 стал в 1960 году первым чемпионом страны в национальной формуле 1. Переднее расположение двигателя, зависимая подвеска задних колес и трехступенчатая коробка передач на зарубежных автомобилях формулы 1 стали тогда уже анахронизмом.



КВН-3000Г был легче, чем ГА-22, располагал более мощным мотором, но не имел преимуществ перед заднемоторными машинами. В 1966 году на трассе «Невское кольцо» лучший круг на этой машине составил 1.43,0 против 1.40,4 у заднемоторного «Москвича-Г4А».



«Москвич-Г4», дебютировавший в 1963 году (на снимке — под управлением Ю. Чвирова), задуманный не более как автомобиль формулы «Юниор», в силу формальных признаков неожиданно совершил стремительный взлет в формулу 1.

скручивание рама — в виде пространственной трубчатой фермы. Подвеска передних колес — переделанный узел «Волги». Задний мост — также переделанный, от ГАЗ-69. Его главная передача смещена вправо, а полуоси имеют неодинаковую длину. Подвешен мост на четырех продольных четвертьэллиптических рессорах. Тормоза, увы, барабанные, скромных размеров.

Сопоставлять ГА-22 с тогдашними машинами формулы 1 (1958—1960 годов) невозможно. Общими у них были только рабочий объем (2,5 литра) и компоновка. Например, «Мазерати-250F» располагал мощностью втрое большей, а по массе был на 40 процентов легче. Стоит отметить, что у этого автомобиля пять передач, а с 1959 года он уже комплектовался дисковыми тормозами. И по максимальной скорости настоящие машины формулы 1 были быстросходней автомобилем национальной формулы 1 — 270 км/ч против 200.

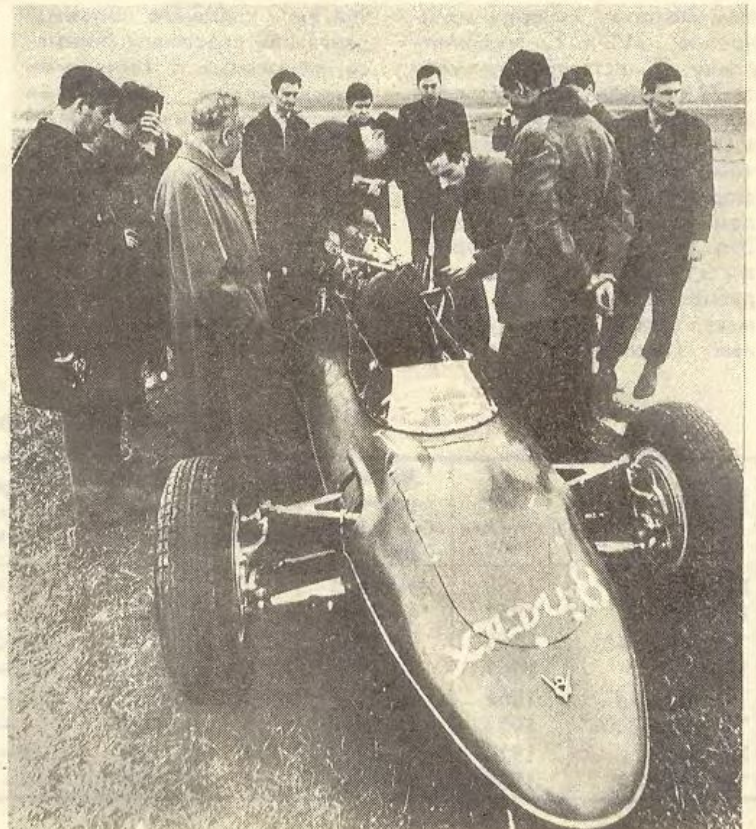
Да, общность была чисто формальной, тем более, что в период 1958—1960 годов конструкция машин формулы 1 за рубежом претерпела качественные изменения. Практически все модели стали выполняться по заднемоторной схеме, ширина кузовов сократилась до 650—680 мм, тормоза — исключительно дисковые, колеса — повсеместно отлитые из легкого сплава, подвеска колес — независимая. Удельная мощность двигателей вышла на уровень 115—95 л. с./л, а масса машин благодаря новым техническим решениям уменьшилась до 400—450 кг.

Дальнейшее развитие переднемоторной схемы в отечественной машине КВН-3000Г не позволяло со-



Июнь 1970 года. Чемпионат СССР в Минске. Старт заезда на машинах так называемой формулы 1 — очень разношерстная «компания». В первом ряду: № 65 — Ю. Андреев («Де-Санктис-Косворт»); № 4 — М. Лайв («Эстония-14-Волга»); № 1 — Ю. Марков («Эстония-16-Волга»). Во втором ряду: № 35 — А. Аргентов («Киев-6-Волга»); № 34 — Ю. Фролов («Ханге-Специал-Волга»).

Узкий кузов с хорошо обтекаемой носовой частью. V-образный 8-цилиндровый мотор, пневматическая независимая подвеска всех колес — вот особенности ХАДИ-8, конструкция которой могла бы иметь большое будущее в нашем автомобильном спорте.





Обратите внимание на расположенный в хвосте ХАДИ-8, радиатор, двигатель с двумя распределительными валами в каждой из головок цилиндров, отлитые из алюминиевого сплава колеса, убранные внутрь кузова упругие элементы подвески колес.

струкциям международной формулы 1, действовавшей до 1 января 1966 года, ни разу на старт не вышел. Жаль, что только в 1971 году смог быть представлен на первенстве СССР автомобиль ХАДИ-8. Он первоначально был задуман с V-образным двигателем оригинальной конструкции. Радиатор был установлен в хвостовой части автомобиля, нос кузова имел скругленную форму. В сочетании

Сравнительно мощный (125 л. с.) и надежный двигатель позволил Гессу-де-Кальве в 1973 году выиграть на МАДИ-01 почти все гонки, кроме, увы, первенства страны. Однако на трассе «Невское кольцо» он установил в 1973 году рекорд прохождения одного круга 1.30 — очень высокий по тому времени результат.



М. Лайв в автомобиле национальной формулы 1 «Эстония-14-Волга». Это была легкая и надежная машина, «выросшая» из модели старой формулы 3. Форсированный примерно до 110 л. с. двигатель «Волга», наклоненный чуть влево, оснащен двумя сдвоенными карбюраторами.

вым мотором «Форд» мощностью 215 л. с. километровку с места преодолевал за 22 секунды. Поэтому едва ли вызовет удивление, что в 1970 году Ю. Андреев стал чемпионом в национальной формуле 1, выступая за рулем «Де-Санктис-Косворт». Это была машина формулы 3, причем пятилетней давности. Однако ее малая масса (около 400 кг) и мощный (около 95 л. с. при

998 см³ рабочего объема) двигатель позволяли бороться на равных с гоночными автомобилями, имевшими моторы рабочим объемом 1600 и 3000 см³.

Более того, однажды, в 1969 году, ФАС СССР подняла «планку» национальной формулы 1 до 7000 см³, в то время как тогда международная формула 1 предписывала максимальный рабочий объем в 3000 см³.

Оставшиеся «безработными» два спортивных автомобиля ЗИЛ-112С (в 1968 году и впредь чемпионат страны в классе спортивных машин не разыгрывался) тронули сердца руководителей ФАС СССР, и они на 1969 год расширили «формульные» рамки.

Автомобиль «Москвич-ГД1» (см. АМС, 1993, № 2), который ближе всех стоял к конкурентоспособным кон-

с подвеской передних колес на убранных внутрь кузова пружинах эта конструктивная особенность обеспечивала машине хорошую аэродинамику. Но, к сожалению, технически интересная машина не была доведена и осталась лишь вехой в истории. Возможно, при должном внимании и финансах ХАДИ-8 мог явиться прорывом на более высокий технический уровень. Вряд ли эта машина

Гоночные автомобили национальной формулы 1

Машина	Год постройки	Число и рабочий объем цилиндров, см ³	Число карбюраторов	Клапанный механизм	Мощность (л.с.) и число об/мин	Базовый двигатель	Число передач	База, мм	Снаряженная масса, кг	Наибольшая скорость, км/ч
ГА-22	1958	4—2445	2	ОН	84—4000	ГАЗ-21	3	2380	900	200
КВН-3000Г	1964	4—2898	2	ОН	115—5400	ГАЗ-21	3	2400	690	210
«Москвич-Г4А»	1965	4—1358	4	ОН	81—5500	«Москвич-408»	4	2350	550	180
ХАДИ-8	1967	8—1974	1	2ОНС	340—6500	—	5	2600	550	200
«Эстония-14»	1968	4—2445	2	ОН	110—4000	ГАЗ-21	4	2350	550	200
«Москвич-Г5А»	1972	4—1840	4	2ОНС	124—6000	«Москвич-412»	5	2284	600	200
МАДИ-01	1973	6—2998	1	ОН	125—5400	ГАЗ-21-14	5	2480	736	204
«Эстония-17»	1974	4—2445	4	ОН	130—4000	ГАЗ-24	5	2350	550	200

сравнялась бы с лучшими образцами, представленными на чемпионате мира в 1971 году, но, во всяком случае, могла привлечь какое-то внимание к отечественной гоночной технике за рубежом.

Более успешным оказался МАДИ-01. На нем в 1973 году С. Гэсс-де-Кальвэ выиграл почти все гонки сезона, кроме чемпионата страны. Это была очень удачная модель, кстати, одна из первых с бортовыми радиаторами. Силовым агрегатом служил экспериментальный 6-цилиндровый V-образный мотор ГАЗ-24-14 мощностью около 150 л. с. Такой автомобиль тоже нуждался в обширной доводке и, видимо, мог бы в течение ряда лет быть непобедимым на внутрисююзных соревнованиях.

Но как бы формальна ни была наша национальная формула 1, она объединяла участников на самых мощных и самых быстроходных машинах. Было вполне естественно увидеть на старте рядом с «динозаврами» старшего поколения, переднемоторными КВН-3000Г, «Ханге-специал» или «Киев-6» миниатюрный «Мель-

Чемпионы СССР по кольцевым автомобильным гонкам на автомобилях формулы 1

1960	В. Шахвердов	(Ленинград)	ГА-22
1963	Ю. Чвилов	(Москва)	"Москвич-Г4"
1964	Г. Сургучев	(Москва)	"Мелькус-Вартбург-63"
1965	В. Шавелев	(Москва)	"Москвич-Г4"
1966	В. Бубнов	(Москва)	"Москвич-Г4А"
1967	Е. Павлов	(Ленинград)	АСК
1969	В. Ржечицкий	(Москва)	"Москвич-Г5"
1970	Ю. Андреев	(Москва)	"Де-Санктис-Косворт"
1971	М. Лайв	(Таллин)	"Эстония-14-Волга"
1972	Ю. Теренецкий	(Москва)	"Москвич-Г5М"
1973	Н. Казаков	(Москва)	"Москвич-Г5М"
1974	Х. Саарм	(Таллин)	"Эстония-17-Волга"
1975	Г. Дгебуадзе	(Тбилиси)	"Эстония-16М-Москвич"
1976	В. Греков	(Краснодар)	"Эстония-18"



«Москвич-Г5А» в самом последнем исполнении со 124-сильным двигателем и дисковыми тормозами. К 1977 году, когда национальная формула 1 умерла, он еще мог приходить на финиш первым.

кус-Вартбург» с 1000-кубовым (85—90 л. с.) трехцилиндровым двигателем. На таких машинах успешно выступали в Ф1 и Ю. Андреев, и Г. Сургучев, и В. Греков. Тон, однако, задавали комбинации из шасси «Эстония-16» в разных модификациях, оснащенные форсированными двигателями ГАЗ-24 или «Москвич-412».

Не следует обольщаться тем, что 14 лет в СССР разыгрывался чемпионат страны в так называемой формуле 1. Уже в последние годы ее жизни она стала объединять тех, чьи машины не соответствовали наиболее распространенным в стране формулам 3 и «Восток», фактически превратившись в свободную формулу. Так, видимо, без лишней амбиций с самого начала ее и нужно было называть. Тем более, что промышленность, за исключением АЗЛК, не предприняла никаких попыток реального создания автомобиля, соответствующего международной формуле 1.

А сильнейшие гонщики страны постепенно перебрались в формулу «Восток». С 1977 года Ф1 исчезла из нашей национальной классификации.

Л. ШУГУРОВ

Фото из архива Ю. Клейнермана и журнала «За рулем»

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

Куплю "Автомотоспорт" 1990—1991 г.г. и литературу о формуле 1. Сообщите цену и условия пересылки. Заплачу хорошо. 333053, Украина, Крым, г. Симферополь, ул. Суходольная, д. 165, кв. 42. Аверину П. Ю.

Собираю модели-копии 1:43. Меняю импортные модели 1:35, 1:24, 1:85, 1:43. 692900, Приморский край, г. Находка, ул. Ленинская, 8-29. Коротаев В. А.

Машину "АЗ-966В" и мотоцикл "ИЖ-3К" поменяю на квартиру в городах района западных границ России или на города Иваново-Франковской обл. 618500, Пермская обл. г. Соликамск, ул. XX лет Победы, 182-30. д. т. 22748. Шестаковой Александре Егоровне.

Куплю все номера журнала "АМС-Автомотоспорт" до 1993 г. в хорошем состоянии (за 1600 руб.) наложенным платежом. Адрес: Бурятия, Прибайкальский р-н, с. Турунтаево, 16 квартал, дом 1, кв. 40. Трофимову Андрею.

Куплю каталоги по автомобилям: "Феррари", "Ламборгини", "Ягуар", "Порше", "Вектор", а также АМС № 1 за 1990 г. и № 4 за 1992 г. Свои предложения и цену сообщайте по адресу: 333034, Крым, г. Симферополь, ул. Полевая, 83, кв. 32.

Куплю любые номера журналов: Rally Racing, Auto Bild, ADAC-Motor-Welt, а также журналы АМС (в хорошем состоянии) с 1—1990 по 5—1991 и № 2 и 3 за 1993 г. Сообщите вашу цену и условия пересылки, год и номер. 456625, Челябинская обл., г. Копейск, ул. Жданова, 21, кв. 87. Думнов Д. В.

Помогите приобрести русское издание "Автокаталога-93". Куплю журналы: "За рулем" № 8, 10 за 1992 г., "Сигнал" (Украина) № 10—12 за 1991 г. и № 7 за 1992 г., "Ровесник" № 7—12 за 1992 г., "Моделист-конструктор" № 8—12 за 1992 г. или их полные подшивки за 1992 г., а также "Моделист-конструктор" № 1, 9, 12 за 1990 г. 283310, Украина, Тернопольская обл., Зборовский р-н, с. Млиновцы, Калиновский Н. Г.

Вышлю наложенным платежом газеты "Авто-ревью" № 7—12, за 1993 г. Цена одного номера 100 р. без учета расходов по пересылке. Заявки с указанием нужных номеров направляйте по адресу: 692810, Приморье, Шкотово-1, д. 409, кв. 6. Устинову О. И.

Куплю, дорожно, книгу Jan A. Litwin "Zarys Historii Sportu Samochodowego". Предлагаю обширную информацию по формуле 1. Ищу любителей Ф1 для сотрудничества в области переводов и др. 195249, С-Петербург, К-249, а/я 193. Кульчицкий Александр.



Исторический момент — японец впереди всех сильнейших гонщиков «королевского» класса. Синичи Ито на Гран-при Японии.

«Над землею свободы и домом отваги»

Этот припев американского гимна, похоже, может стать шлягером нынешнего сезона в мировом первенстве по кольцевым мотогонкам в классе 500 см³. Во всяком случае, техасец Кевин Швантц и калифорниец Уэйн Рэйни после первых пяти этапов недвусмысленно дали понять, что ныне спор за корону чемпиона — внутреннее дело пилотов из США. Они, словно два искусных велосипедиста, ушедшие далеко вперед, предоставляют друг другу возможность попеременно лидировать в гонке, все больше увеличивая отрыв от соперников.

Хотя, разумеется, сравнение это чисто внешнее, поверхностное — ни о каком заранее предусмотренном раскладе и речи быть не

может. Ведь представляют они разные «конюшни»: Швантц — «Сузуки — Лаки Страйк», «Рэйни — Ямаха — Малборо». Вдобавок есть и еще одно обстоятельство, на мой взгляд, всерьез отражающееся на интриге соперничества двух великих гонщиков. Суть его в различном моральном настрое или, если употребить модное нынче слово, в иной мотивации спортсменов. Они штурмуют заветную вершину как бы с разным психологическим грузом за плечами.

Рэйни три сезона подряд выигрывал титул чемпиона мира, его «Ямаха» все эти годы, по общему мнению, считалась, если не самым совершенным, то одним из лучших мотоциклов в классе 500 см³. Но сам Уэйн, опыт-

ный гонщик, прекрасно понимает, что непобедимых спортсменов нет, и триумфатор — в действительности не более, чем калиф на час. Тем более чрезвычайно трудно постоянно поддерживать годами на высочайшем уровне техническое совершенство конструкции машины.

Швантц, напротив, не обременен былой славой. Ему чаще приходилось испытывать горечь поражений, чем радость побед. Но в любом поражении всегда содержится вызов. Проигравший вынужден признать хотя бы самому себе, что его превзошли, и потому стремится улучшить свои достижения. Да и фирма «Сузуки» в последние годы как бы пребывала в тени «Ямахи» и «Хонды».

— В прошлых сезонах я боролся лишь за то, чтобы сократить разрыв с лидерами, — говорит Кевин. — Сегодня они охотятся за мной. Я закончил чемпионат 1992 года, в отличие от предыдущих лет, в хорошем физическом состоянии. Травмы не мешали мне готовиться к новому сезону, и я наконец-то полностью прошел все зимние тесты, накатав в ходе испытаний восемь тысяч километров, а «Сузуки» предоставила мне мотоцикл, на котором можно завоевать титул чемпиона.

Эти слова Швантц произнес после гонки в Японии, где проходил третий этап, который выиграл Рэйни, и многое еще было неясно. Однако дальнейший ход чемпионата подтвердил, что в том заявлении техасца не было желания польстить своим боссам. Три победы и пять «поул-позишн» в пяти этапах о чем-то говорят!

Думаю, успехи Швантца о многом сказали и Рэйни, который понял реальность утраты звания чемпиона. Когда Уэйн почувствовал это? На мой взгляд, после четвертого этапа в Испании. Сужу так не потому, что именно тогда победа во второй раз в сезоне досталась Швантцу, не потому, что двум претендентам на корону изрядно попортил нервы молодой честолюбивый бразилец Алекс Барруш тоже на «Сузуки». Он лидировал с середины гонки, быстро увеличивая отрыв от преследователей, но за четыре круга до финиша упал в повороте. Смело утверждать, смятение в душе Рэйни закралось как раз в Хересе потому, что именно там он впервые в сезоне позволил себе пожаловаться на мотоцикл. А это, на мой взгляд, верный признак того, что гонщик почувствовал неуверенность в себе.

Между тем, в Японии калифорниец был весьма снисходителен к «Ямахе». — Все идет хорошо, — говорил Уэйн после контрольных заездов, в которых в очередной раз уступил Швантцу. — Я не пытался выжимать из мотоцикла все, что можно. Пока привыкаю к новому шасси.

18 апреля, Сузука, 21 круг, 123,144 км

1.	У.Рейни	USA	Yamaha YZR500	3	46,12,707
2.	К.Шванц	USA	Suzuki RGV-Г	1	-0,086
3.	Д.Битти	AUS	Honda NSR500	6	-0,287
4.	С.Ито	J	Honda NSR500	2	-1,782
5.	А.Кривилль	E	Honda NSR500	14	-22,535
6.	А.Баруш	BR	Suzuki RGV-Г	5	-22,819
7.	М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	4	-23,004
8.	Т.Хонма	J	Yamaha YZR500	10	-25,581
9.	К.Маги	AUS	Yamaha YZR500	7	-25,711
10.	Н.Фудзивара	J	Yamaha YZR500	9	-34,865
11.	Д.Чандлер	USA	Cagiva C593	8	-1,04,726
12.	Т.Аракаки	J	ROC Yamaha	13	-1,17,730
13.	Н.Мак-Кензи	GB	ROC Yamaha	17	1,18,044
14.	Ц.Удагава	J	ROC Yamaha	11	-1,42,399
15.	С.Эммет	GB	Harris Yamaha	22	-1,46,827

Сошли:	Место	причина:
круг:	на старте:	
В Л.Кадалора	I Yamaha YZR500	12 - шасси
НС Ф.Спенсер	USA Yamaha YZR500	15 травма

Лучший круг: Шванц 2.09.891 (162,524 км/ч).

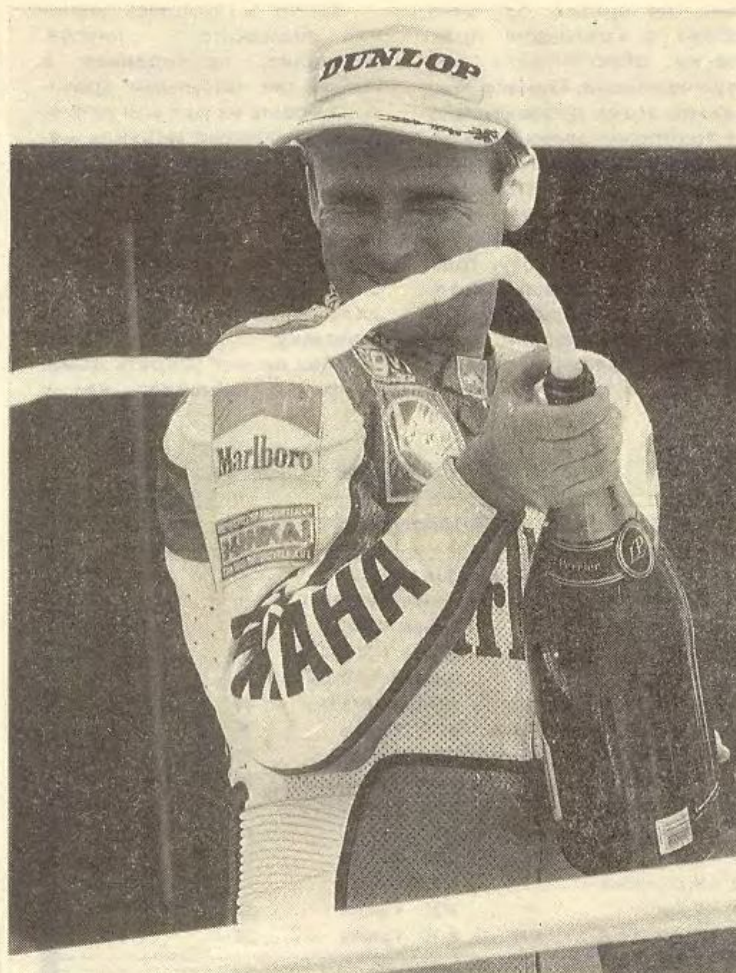
Мне кажется, оно лучше предыдущего.

Понятно, ни слова упрека в адрес инженеров «Ямахи» не прозвучало из уст Рейни и после финиша победного заезда, который, между прочим, сложился для него весьма непросто. На дистанцию он ушел девятым. Со стороны казалось, что чемпион мира просто решил добавить в ход гонки немного

перца. Хотя на самом деле, он, по собственному признанию, боялся, что его накажут за фальстарт, и немного ступешевал в дебюте. Доминировал же поначалу японец Ито, которому такой ход гонки показался неожиданным: «Я был немало удивлен, что нахожусь впереди, и понимал, что, имея за спиной Шванца и Рейни, не долго смогу продержаться».

И в самом деле, уже на пятом круге Уэйн пошел в атаку, показав в несколько раз лучшее время круга. Управляемый занос на 250 км/ч и позднее торможение перед поворотами привели в восторг 70 тысяч зрителей, собравшихся на трассе «Сузука», и позволили калифор-

Любопытна стратегия «Филип Моррис» в «мотокольце» — красно-белые цвета «Малборо» носят «ямахи» Рейни и Кадалоры и «Хонда» Алекса Кривилля.



нийцу переместиться на второе место.

Почувствовав угрозу, Шванц в свою очередь совершил два хрестоматийных торможения на входе в поворот и возглавил заезд.

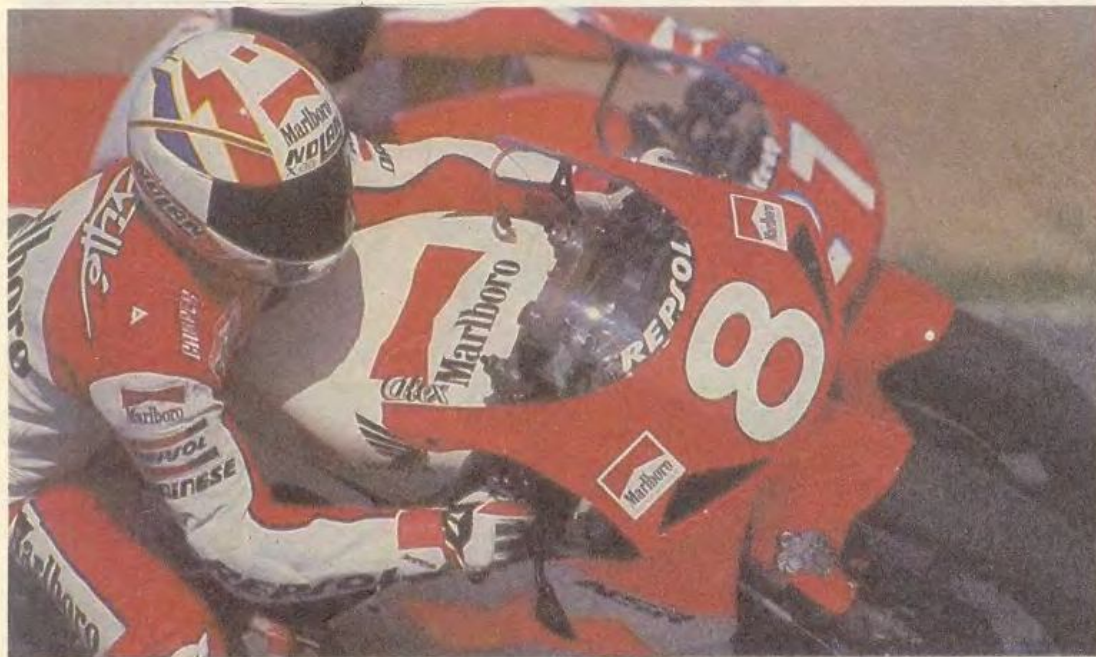
Четыре заключительных круга болельщики смотрели, затаив дыхание. Шванц выходил вперед за счет позднего торможения, Рейни до-

После первых пяти этапов нынешнего сезона на счету Рейни 23 победы в Гран-при в классе 500 см³.

ставал его в скоростных поворотах. На финишную прямую два пилота выехали локоть к локтю, но Уэйну все-таки удалось сохранить крохотное преимущество перед соотечественником.

Лишь 0,086 секунды разделило их в Японии, и почти целых пять секунд (!) «привез» уже Шванц Рейни на пятом этапе в Австрии. Причем на подиуме между ними на втором месте стоял австралиец Майкл Дуэн. И его успех затмил на время дуэль двух американцев.

Замечу, тому были веские основания. Ведь двукратный вице-чемпион мира с Зеленого континента в Зальцбурге взойшел на пьедестал почета впервые после трагического падения на Гран-при Голландии в минувшем сезоне. В июне прошлого года Дуэн приехал в Ассен в ранге безоговорочного лидера чемпионата. На его счету было пять побед в шести гонках и он опережал ближайшего преследователя



Рэйни на целых 53 очка. Победа в Голландии практически обеспечивала ему титул чемпиона. Однако Мик, видимо, хотел добавить блеска почетному званию и в последнем сеансе тренировок бросился в атаку, чтобы похитить «поул-позишн» у Эдди Лоусона. Увы, Дуэн упал и сломал правую ногу. Травма довольно привычная для мотогонщиков, поэтому специалисты поспешили объявить, что месяц спустя он вернется на трассу.

Тут-то и начались мучения знаменитого пилота. Операция, проведенная в Голландии местными врачами, прошла из рук вон плохо. Нога, в которую вживили металлическую пластину, зафиксированную десятком винтиков, заживала трудно. Начались осложнения, но итальянский доктор Коста спас Дуэна от ампутации и дело понемногу пошло на поправку.

Мик не мог усидеть дома, смиренно наблюдая, как у

На счету 22-летнего австралийца Дарила Битти пока лишь титулы чемпиона своей страны в 250 см³ и победителя открытого первенства Японии в «пятисотках».



4 этап

Гран-при Испании

2 мая, Херес-де-ла-Фронтера, 27 кругов, 119,421 км

1.	К.Шванц	USA	Suzuki RGV-Г	1	47,39,627
2.	У.Рэйни	USA	Yamaha YZR500	3	—1,664
3.	А.Кривилль	E	Honda NSR500	6	—12,280
4.	М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	7	—26,183
5.	Л.Кадалора	I	Yamaha YZR500	4	—47,828
6.	Д.Битти	AUS	Honda NSR500	11	—54,886
7.	Н.Мак-Кензи	GB	ROC Yamaha	8	—1,02,335
8.	Х.Лопес Мелла	E	ROC Yamaha	10	—1,06,680
9.	С.Эммет	GB	Harris Yamaha	20	—1,19,312
10.	Ц.Удагава	J	ROC Yamaha	15	—1,40,054
11.	К.Каталано	I	ROC Yamaha	24	—1 кр.
12.	Л.Педерчини	I	ROC Yamaha	18	—1 кр.
13.	Р.Коллеони	I	ROC Yamaha	14	—1 кр.
14.	Х.Кюн	F	ROC Yamaha	23	—1 кр.
15.	С.Давид	CH	ROC Yamaha	25	—1 кр.

Сошли:				Место	причина:
круг:				на старте:	
24	А.Барруш	BR	Suzuki RGV-Г	2	авария
4	Д.Чандлер	USA	Cagiva C593	5	мотор

Лучший круг: Шванц — 1,44,459 (152,431 км/ч).

него из рук уплывает заветный титул, и, не долечившись, отправился на предпоследний этап в Бразилию, а потом и на заключительный в ЮАР. Похудевший на десять килограммов, с ногой в гипсе, австралиец не сумел помешать Рэйни обойти его на четыре очка.

В межсезонье Дуэн прошел курс ускоренного восстановления под присмотром доктора Косты, который теперь не покидал своего подопечного. «Понадобится два года для полного выздоровления», — утверждал врач. И

добавлял. — При благоприятных обстоятельствах». А имито судьба и обделила австралийца. За несколько дней до «домашнего» Гран-при, первого в нынешнем сезоне, он упал и сломал запястье.

В первой же своей гонке в чемпионате мира (500 см³) Битти «приехал» на пьедестал. Начало же нынешнего сезона пока складывается не слишком удачно.





В Австрии Мик выступал на мотоцикле, на который механики установили ручной тормоз заднего колеса, чтобы разгрузить больную но-

гу. И на такой «Хонде» с «ручным управлением» Дуэн ухитрился даже лидировать в заезде!

Первым австралийца по-

здравил победитель этапа Швантц: «Это невероятно, что Мик опять на вершине после всего, что с ним произошло». Глядя, как его пациент с трудом спускается с подиума, у Косты навернулись слезы. «Сегодня мы видели доказательство того, как сила воли и мужество делают чудеса», — произнес он.

Дуэну в конце сезона предстоит еще одна операция. Однако, надеюсь, недалеко то время, когда на це-

Только в Австрии Майкл Дуэн показал, что уже оправился от травм и еще может вмешаться в борьбу Швантца и Рэйни.

ремонт наградений лауреатов этапа чемпионата мира мы вновь услышим звуки австралийского гимна в честь победы негибаемого Майкла.

С. НЕЧАЮК

5 этап

Гран-при Австрии

16 мая, "Зальцбургринг", 29 кругов, 122,815 км

1.	К.Швантц	USA	Suzuki RGV-Г	1	38.15.613
2.	М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	2	—0.493
3.	У.Рэйни	USA	Yamaha YZR500	7	—4.892
4.	А.Барруш	BR	Suzuki RGV-Г	5	—4.954
5.	Л.Кадалора	I	Yamaha VZR500	9	—16.550
6.	С.Ито	J	Honda NSR500	4	—22.595
7.	Д.Битти	AUS	Honda NSR500	6	—28.110
8.	Д.Чандлер	USA	Cagiva C593	3	—38.559
9.	Х.Кюн	F	ROC Yamaha	14	—1.17.751
10.	М.Младин	AUS	Cagiva C593	10	—1.17.820
11.	Н.Мак-Кензи	GB	ROC Yamaha	26	—1.17.920
12.	Л.Наво	B	ROC Yamaha	12	—1 кр.
13.	Х.Попес Мелла	E	ROC Yamaha	16	—1 кр.
14.	Дж.Рейнольдс	GB	Harris Yamaha	17	—1 кр.
15.	Ц.Удагава	J	ROC Yamaha	13	—1 кр.

Сошли:	Место	причина:
круг:	на старте:	
3	А.Кривиль	E Honda NSR500 8 мотор

Лучший круг: Дуэн — 1.18,021 (195,409 км/ч).

Личный зачет: 1. Швантц — 111 очков; 2. Рэйни — 106; 3. Битти — 68; 4. Дуэн — 55; 5. Кривиль — 48; 6. Барруш — 43; 7. Ито — 42; 8. Чандлер — 36; 9. Мак-Кензи — 31; 10. Кадалора — 30.
Командный: 1. Suzuki — 111; 2. Yamaha — 106; 3. Honda — 85; 4. Cagiva — 36; 5. ROC Yamaha — 34; 6. Harris Yamaha — 14.

● На Большом призе Испании в паддоке размещалось 76 команд, выступавших в трех классах.

● По традиции, на Большом призе Японии присутствовало высшее руководство «Ямахи», «Сузуки» и, конечно, «Хонды», которой принадлежит трасса «Сузука».

● Первым французом, поднявшимся на пьедестал почета мотоциклетного Гран-при

после 1990 года, стал Жан-Филипп Руджиа. Он занял третье место в Испании в классе 250 см³ на «Априлии».

● Двукратный чемпион мира по мотокроссу француз Жан-Мишель Бэйль впервые в нынешнем сезоне попробовал свои силы в кольцевых гонках. Однако дела его идут пока не слишком удачно. Лишь однажды удалось Бэйлю заработать зачетные очки.

СИМФОНИЯ В МЕТАЛЛЕ



Этот мотоцикл так ни разу и не выиграл ни одного Гран-при. Тем не менее, многие знатоки считают творение итальянской фирмы «Мото-Гуцци» самой выдающейся машиной за всю историю мотогонок. Еще бы, в обозначении числа ее цилиндров стояло магическое «V8»...

Первый мотоцикл, построенный Карло Гуцци вскоре после первой мировой войны, имел четырехтактный двигатель с горизонтальным расположением единственного цилиндра. Такая схема более чем на полвека стала визитной карточкой завода. В середине 50-х годов, к которым относится наш рассказ, одноцилиндровыми «лежачими» моторами оснащались и все гоночные мотоциклы фирмы. Но если в классах 250 и 350 см³ один цилиндр тогда еще считался «золотым стандартом», то в «пятисотках» задавали тон 4-цилиндровые «Джилера» и «МВ-Агуста». Конечно, легкая и юркая «Мото-Гуцци» выигрывала доли секунд при прохождении поворотов, но на прямых более мощные соперники оставляли ее позади. Тогда-то у руководства фирмы и появилась идея держать в классе 500 см³ две разные машины: одноцилиндровую для сложных «медленных» трасс и многоцилиндровую — для скоростных «колец».

Джулио Каркано, главному конструктору гоночного отделения «Мото-Гуцци», оставалось выбрать схему двигателя и число цилиндров. Четыре? Однако на этой

схеме Каркано однажды обжегся: тремя годами ранее он построил 4-цилиндровый мотоцикл, но настолько сложный (с совершенно неосвоенным тогда впрыском топлива и приводом карданным валом), что до гоночных трасс он так и не добрался. Шесть? Такой двигатель трудно уравновесить. Неужели восемь? А почему бы и нет! Если разместить два 4-цилиндровых блока под углом в 90°, то получится хорошо сбалансированный и компактный двигатель.

Каркано учел ошибки, допущенные при разработке неудачной «четверки»: за исключением числа и расположения цилиндров, в остальном он придерживался проверенных технических решений. Двигатель был умеренно короткоходным: диаметр цилиндра 44 мм и ход поршня 41 мм, рабочий объем 499 см³. Коленчатый вал, сделанный из одной поковки, вращался в пяти коренных роликовых подшипниках — три центральные были разъемными. При-

вод к четырем верхним распределителям осуществлялся шестернями. Каждый клапан — их было всего два на цилиндр — имел по две спиральные пружины. Восемь карбюраторов «Делл'Орто» обходились двумя поплавковыми камерами — по одной на блок. Восемь катушек зажигания получали импульс от четырех механических прерывателей. Поскольку камеры сгорания получились очень маленькими, были разработаны специальные свечи с диаметром резьбовой части всего 10 мм. Система смазки, подобно другим гоночным мотоциклам фирмы, с сухим картером: маслосборником служила верхняя труба рамы. Чтобы не перегревался задний ряд цилиндров, было применено водяное охлаждение.

Первые экземпляры нового мотоцикла имели 6-ступенчатую коробку передач, но двигатель обладал настолько гибкой характеристикой, что такое число ступеней оказалось совершенно излишним. Поэтому «бое-

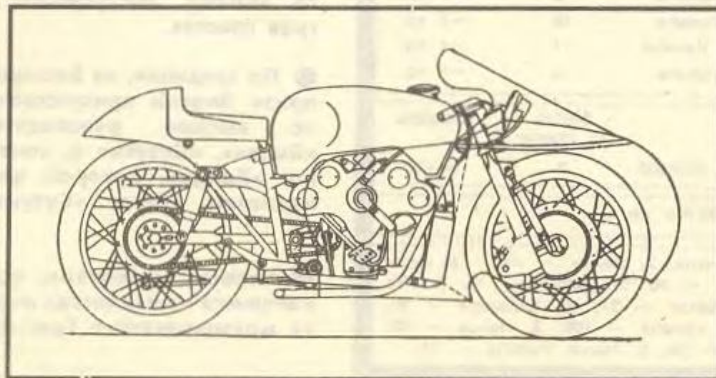
вые» машины имели 5-ступенчатые коробки, а для некоторых трасс использовались даже 4-ступенчатые. Ходовая часть была достаточно традиционной: трубчатая дуплексная рама, маятниковая подвеска заднего колеса и передняя короткорычажная вилка. Бензобак и обтекатель изготовили вручную из алюминиевых листов. Сухая масса мотоцикла получилась внушительной — 154 кг. А двигатель поначалу развивал лишь 60 л. с. (4-цилиндровая «Джилера» — 71 л. с.). Но вскоре мощность удалось довести до 82 л. с. На прямых это позволяло развивать 270 км/ч — соперники достигли таких скоростей лишь в конце 60-х годов...

Первой гонкой нового «Мото-Гуцци» стал «Золотой Кубок Имола» в апреле 1956 года. Австралиец Кен Кавана со старта ушел далеко вперед и возглавлял гонку первые семь кругов, но вскоре сошел из-за отказавшего водяного насоса. «Восьмерка» появилась еще на Гран-при Бельгии и Германии, но до финиша ни в том, ни в другом случае не дошла.

Сезон 1957 года начался не на гоночной трассе, а на автострате. 26 февраля Билл Ломас установил мировой рекорд на дистанции 10 км со стартом с места — 243,572 км/ч. Этот рекорд благополучно устоял до наших дней.

К сожалению, в полной мере потенциальные возможности «Мото-Гуцци-V8» так и не раскрылись. Машину замучили бесконечные поломки — в основном в системе электрооборудования. Лучшими результатами сезона стали победа Дики Дэйла в гонке на «Золотой Кубок Имола», не входившей в зачет чемпионата мира, его же 4-е место в «Турист Трофи».

Возможно, к следующему сезону инженерам «Мото-Гуцци» удалось бы отладить машину. Но в конце 1957 года руководители «Мото-Гуцци», «Джилеры» и «Мондиала» на секретном совещании решили одновременно уйти из большого спорта. Гонки становились все более дорогостоящим занятием, а продажи серийных мотоциклов падали — итальянцы пересаживались на автомобили...



FORMULA 1

FORMULA 1
WORLD
CHAMPIONSHIP



ДОРОГА
НАВЕРХ —
ДОЛГАЯ
ДОРОГА

"Я хорошо помню первые испытания «Феррари» нынешней зимой. Вернувшись домой, с ужасом подумал: «Боже милостивый, что же я наделал, зачем поддался уговорам людей из Маранелло!». Герхард Бергер всегда пользовался особенной любовью журналистов. Внимательный, обладающий чувством юмора, он никогда не относится к газетчикам свысока и даже о самых трудных моментах своей карьеры вспоминает с улыбкой.

В наступившем сезоне сохранять эти качества австрийцу стало ох как трудно. Набрав за четыре этапа лишь очко, его команда оказалась на самом дне — за всю историю формулы 1 худшего начала у «Скудерии» не было. Красные итальянские машины не могут похвастать ни скоростью, ни надежностью. Для того чтобы вернуть «Феррари» на вершину, в Маранелло еще в прошлом году стали сосредоточивать невиданные силы. Один из лучших конструкторов по-

следних двух десятилетий Джон Барнард и «отец» отличного «Тиррела-019» Харви Постлтуэйт. Организатор мирового первенства по футболу 1990 года и менеджер «Скудерии» середины семидесятых Лука ди Монтеземоло и трехкратный чемпион мира Ники Лауда. Герхард Бергер и Жан Алези — двое из полудюжины самых быстрых и самых дорогих пилотов Ф1. Наконец, приглашение на пост спортивного руководителя получил Жан Тодт, с чьим именем связаны победы «Пежо» на раллийных и кольцевых трассах.

Однако — скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается. В Имоле на «Феррари» впервые опробовали в ходе гонки активную подвеску. К следующему этапу инженеры подготовили новые амортизаторы и кое-какие усовершенствования в силовом агрегате. Полным ходом велись работы над новой головкой цилиндров. И все же после окончания квалификационных заездов Большого приза Испании в субботу, 8 мая, когда Европа праздновала День Победы, Бергер отнюдь не выглядел победителем. На усталом лице австралийского пилота, с огромным трудом показавшего 11-е время (в пятницу он был 16-м), не было даже всегдашней улыбки. «Грузовик!» — раздраженно бросил он обступившим его журналистам и, пряча глаза,

заспешил в «моторхоум» «Феррари».

Как тут было не вспомнить еще одного пилота, которого за такие же слова совсем недавно с треском выставили из Маранелло. Нынче Прост — главный претендент на чемпионский титул, и у Алена совсем другие заботы нежели Бергера: «Главная проблема начала сезона, какой автомобиль лучше — более быстрый или более комфортабельный». Француз жаловался на трудности с регулировкой подвески: машина или мчится стрелой, но скачет на кочках, или идет как по маслу, но значительно медленней.

Впрочем, это не помешало трехкратному чемпиону мира занять первое место на старте, опередив ближайшего преследователя почти на полсекунды. Сенна показал только третье время, отстав без малого на две секунды, и это стало своего рода сюрпризом, ибо барселонское кольцо, хотя и достаточно скоростное, все же, как считалось, не должно было дать «вильямсам» столь большого преимущества. Очевидно, сказались трудности с отладкой активной подвески в «Мак-Ларене» и «Бенеттоне». На машине Сенны не работал электронный датчик правого переднего колеса, и всю субботу «Мак-Ларен» под номером 8, по словам бразильца, «ехал на



трех колесах». Автомобили Михаэля Шумахера и Риккардо Патрезе страдали от вибрации, а немец даже вылетел однажды на песчаную полосу безопасности. Причем каким-то образом умудрился сквозь забрало шлема засорить глаз, что причинило ему немало неприятных минут. Не хватило ширины асфальта еще и Майклу Андретти, Кристиану Фиттипальди, Дереку Уорвику, Юкио Катаяме, Эрику Кома, Луке Бадюеру и даже самому Просту.

Досадные неисправности и поломки преследовали практически всех. На «тиррелах» ломались коробки и моторы. Вытекала жидкость из гидросистемы полуавтоматических трансмиссий «эроузов». Барахлила электро-

Два очка в пяти гонках — не ахти какое достижение для лучшего гонщика Америки. Впрочем, результаты Майкла Андретти в год дебюта в формуле CART были гораздо хуже — одно девятое место в восьми гонках.

ника в подвеске «лотосов». В лагере «Джордана» проклинали топливные насосы. На рулевое управление жаловались пилоты «зауберов», «лижье», «минарди». Самый же курьезный случай произошел с Фабрицио Барбаццей: в его автомобиле в пятницу утром вдруг ни с того, ни с сего сработал огнетушитель, залил кокпит и промолив пилота с ног до головы.

А на старте решили немного усложнить жизнь гонщикам сами судьи. Пройдя прогревочный круг, автомобили заняли свои места, возмущенно ревя моторами на красный сигнал светофора. Вот он погас, и зажегся... желтый! Те, кто знал о хитрости барселонского стартового светофора, зато всех сил жали на газ. Из некоторых, как, например Карл Вендлингер, несколько мгновений пребывали в недоумении, что стоило им потери сразу нескольких мест. Хорошо еще, что все обошлось без аварий.

Как ни странно, эта заминка на старте была едва ли не единственным любопыт-



«Для меня это была едва ли не самая трудная гонка сезона», — говорил Кристиан Фиттипальди. После первого круга он был предпоследним, но к финишу умудрился добраться восьмым.

5 этап

Гран-при Испании

9 мая, 65 кругов, 308,555 км

1.	А.Прост	F	Williams FW15C	1	1:32.27,685
2.	А.Сенна	BR	McLaren MP4/8	3	—16,873
3.	М.Шумахер	D	Benetton B193B	4	—27,125
4.	Р.Патресе	I	Benetton B193B	5	—1 кр.
5.	М.Андретти	USA	McLaren MP4/8	7	—1 кр.
6.	Г.Бергер	A	Ferrari F93A	11	—2 кр.
7.	М.Бланделл	GB	Ligier JS39	12	—2 кр.
8.	К. Фиттипальди	BR	Minardi M193	20	—2 кр.
9.	Э.Кома	F	Larrousse LH93	14	—2 кр.
10.	А.Сузуки	J	Arrows FA14	19	—2 кр.
11.	Т.Бутсен	B	Jordan 193	21	—3 кр.
12.	Р.Баричелло	BR	Jordan 193	17	—3 кр.
13.	Д.Уорвик	GB	Arrows FA14	16	—3 кр.
14.	А.Дзанарди	I	Lotus 107-B	15	—5 кр.

Сошли:			Место		
круг:			на старте:	причина:	
53	Ю.-Я.Лехто	SF	Sauber C12	9	мотор
43	Л.Бадер	I	Lola T93/30	22	мотор
43	А.де Чезарис	I	Tyrrell 020C	24	дисквал.
42	К.Вендлингер	A	Sauber C12	6	мотор
41	Д.Хилл	GB	Williams FW15C	2	мотор
40	Ж.Алеси	F	Ferrari F93A	8	мотор
37	Ф.Барбацца	I	Minardi M193	25	авария
26	Ф.Альбо	F	Larrousse LH93	13	трансмиссия
11	М.Брандл	GB	Ligier JS39	18	шина
11	Ю.Катаяма	J	Tyrrell 020C	23	авария
2	Дж.Херберт	GB	Lotus 107-B	10	подвеска

Не прошел квалификацию:				
55	М.Альборето	I	Lola T93/30	1.25,396

Лучший круг: Шумахер (61) — 1.20.989 (211.006 км/ч).

Лидеры: Хилл — 1-10; Прост — 11-65.

Личный зачет: 1. Прост — 34 очка; 2. Сенна — 32; 3. Шумахер — 14; 4. Хилл — 12; 5—6. Бланделл, Херберт — по 6; 7—8. Лехто, Патресе — по 5; 9. Брандл — 4; 10. Фиттипальди — 3. Командный: 1. Williams — 46; 2. McLaren — 34; 3. Benetton — 19; 4. Ligier — 10; 5. Lotus — 7; 6—7. Sauber, Minardi — по 5; 8—9. Larrousse, Ferrari — по 2.

ным моментом в первые десять кругов. Может быть, сказалась жара, и гонщики несколько «разомлели» перед стартом. А может, виноваты свободные места на трибунах автодрома «Каталунья Монтмело». «Что за радость для нас состязаться перед пустыми креслами», — говорил еще накануне Джей-Джей Лехто (которого испанцы на свой манер кличут Хота-Хота).

Раньше такую картину можно было наблюдать лишь в Хересе, а в столице Каталонии она стала тем более неожиданной, что в отличие от Хереса де ла Фронтера, городка виноделов, где формулой 1 интересуются только туристы, Барселону называют автогоночной столицей. Именно здесь проходил в 1927 году первый Гран-при Испании. Здесь же расположены и еще две трассы Ф1 — «Педралбес», где состязались Фанхио, Аскари, Хоуторн, и «Монтуич-Парк», принимавший на своих аллеях Риндта, Стюарта, Мак-Ларена.

А ровно 25 лет назад Большой приз Испании выиграл Грэм Хилл. Сын заинтересовался достижениями отца лишь после его смерти и долго даже не мечтал о карьере профессионального автогонщика. Но аппетит приходит во время еды. Именно в Барселоне «Демон» Деймон, как его уже величают

английские журналисты (за красивые глаза, не иначе, ведь пока, кажется, больше не за что), как никогда был близок к победе.

Опередив к первому повороту Проста — проигрыш на стартовой прямой становится дурной привычкой француза — Хилл лидировал целых десять кругов. Но на одиннадцатом как-то очень спокойно и беззубо пропустил Алена вперед. Казалось, что теперь трехкратный чемпион мира спокойно уйдет в отрыв, как бывало и раньше в этом сезоне. Не тут-то было. На 22-м круге Хилл неожиданно для всех «повис на плечах» своего грозного товарища по команде.

«Не знаю, что случилось с машиной, но внезапно она начала здорово скакать на малейшей неровности», — говорил после финиша Прост. — Мне пришлось чуть сбросить, и сзади тут же появился Деймон. Он не давал мне спокойной жизни, и уже через несколько кругов такой свистопляски я очень устал. Обычно я не испытываю никаких проблем с руками, а тут от невыносимой тряски начались настоящие судороги».

Хилл настойчиво атаковал,

«Медленный прогресс», — так характеризует положение в «Скудери» Герхард Бергер.



и лишь огромный опыт и мастерство француза позволяли ему сдерживать до поры до времени напор «нулевого» «Вильямса». Несколько раз Деймон, отсидевшись на прямой за спиной лидера, внезапно вылетал внутрь поворота, но Прост тормозил позже и входил в вираж первым.

Почти двадцать кругов продолжалась эта дуэль. «Сегодня я впервые поверил, что

«С самого начала я ощущал сильную вибрацию,— говорил на финише Шумахер.— Мы даже меняли шины, однако причина оказалась в... коробке передач».

сумею побить Алена»,— признался англичанин журналистам. К сожалению для его многочисленных поклонников, беседа эта происходила не на традиционной послефинишной пресс-конференции, а в боксах «Вильямса», когда до конца состязаний оставалась еще треть дистанции. В предпоследнем перед финишной прямой повороте из кормы автомобиля Хилла показалась тонкая струйка дыма, и, резко снизив скорость, он отправился в пит-лейн. «Все было так хорошо, я шел будто по рельсам, и ничто не предвещало неприятностей. Как вдруг услышал из мотора ужасный звук. Все было кончено...».

Только это, по-видимому,

и спасло Проста. Остальные соперники тоже испытывали трудности и были очень далеко, так что французу можно было расслабиться. Он даже решил не менять шины и проехал всю гонку на одном комплекте. А вот его преследователям расслабляться было некогда.

«Я вообще думал, что не доберусь до финиша,— говорил потом Шумахер.— От вибрации коробка передач вытворяла что хотела. Я решил поменять шины в надежде, что тряска закончится. И действительно, дальше я ехал спокойно... целых пять кругов. А потом коробка опять начала свои фокусы. Я не мог проходить повороты на второй передаче, потому что она мгновенно

«полуавтоматически» переключалась на первую. Приходилось рисковать и идти на третьей».

А Сенну между тем совсем измотали аутсайдеры. «Некоторые были совершенно невозможны»,— возмущался бразилец. Кроме того, как нарочно, прямо перед носом Айртоната один за другим вышли из строя моторы нескольких неудачников. Шлем его был залепан маслом, и за шесть кругов до финиша бразилец исчерпал свой запас предохранительной прозрачной пленки, несколько слоев которой наклеивают на забрало. Кроме того, непривычно долго возились механики «Мак-Ларена» с переобуванием, на долгих 15 секунд задержав



● Реклама фирмы «Принс», выпускающей теннисные принадлежности и также входящей в спортивно-текстильную империю Лючано Бенеттона, заменила на бортах машин его команды наклейки «Юнайтед Колорс оф Бенеттон».

● Новым главой службы маркетинга «Тиррела» стал

бывший коммерческий директор «Лотоса» Ноуэл Станбури.

● Блестящая компания собралась на трибуне для почетных гостей барселонского автодрома: кинозвезда Бритта Нильсен, экс-«битлз» Джордж Харрисон и мото-звезды Кевин Швантц, Кен-

ни Робертс, Алекс Кривилль и «Сито» Понс.

● Эрик Кома водит свой «Лярусс-Ламборгини» в затемненных очках, которые разработала специально для гонщиков фирма «Себе».

● Одним из первых заключил контракт на будущий се-

зон Жан Алези. Он остался в «Феррари» и положил конец слухам, появившимся в южноамериканской печати. Бразильские газеты утверждали, что Айртон Сенна ведет переговоры с Маранелло. Называлась даже сумма контракта — 35 миллионов долларов.

● 41-летний Тревор Фостер,

Сенну в боксах, чем немедленно воспользовался Шумахер, стремительно сократив разделявшее их расстояние до двух с небольшим секунд.

Развязка наступила за пять кругов до финиша. Перед быстрым правым поворотом неисправный мотор «Лотоса» Алессандро Дзанарди «выплюнул в лицо» шедшему за ним Сенне очередную порцию масла. По пятам бразильца мчался Шумахер. Айртон, ничего перед собой не видя, каким-то чудом сумел вписаться в поворот, а вот Михаэлю это оказалось

не под силу. Пытаясь по внешней бровке обойти дымящий «Лотос», он не удержался на основательно замусоренной в этом месте трассе и вылетел на полосу безопасности. Вернуться на асфальт ему все же удалось, но мечтать о погоне за Сенной уже не приходилось.

Так что все трое призеров Большого приза Испании, хотя и улыбались на пьедестале, все же оживлены были значительно меньше обычного — так они устали. А вот приехавший пятым Майкл Андретти не скрывал своей радости: «Наконец-то! С моих плеч словно свалился огромный камень — я доехал до финиша. Я мог обойти Патресе еще в первом повороте, но даже не по-

пытался это сделать — хотел избежать малейшего риска.

Всю гонку я повторял как заклинание: доехать до финиша, доехать до финиша, не совершить ошибки!» В Барселоне американец сделал первый шаг на трудной дороге к вершине формулы 1, больше того — показал себя умным и осторожным пилотом: «Я понимаю, что моя езда сегодня не могла доставить много радости любителям автогонок, и это вовсе не мой стиль. Но я прекрасно уяснил, что обязан проехать именно так, доказав, наконец, что умею управлять гоночной машиной не хуже других».

Еще один маленький шаг — жок на пути к возвращению

в элиту Ф1 сделала «Скудерия Феррари». Проехав половину дистанции девятым и опустившись на пятнадцатое место после смены шин, Бергер на последних 20-ти кругах предпринял отчаянную атаку и вырвал-таки единственное, но такое дорогое очко: «Результат этот не ахти, конечно, какой, но для нас он крайне важен — ведь мы получили новые километры ценного опыта».

Жан Алези, сошедший с шестого места за 25 кругов до финиша, поддержал австрийца: «Я, конечно, разочарован, но, как и вся команда, не отчаиваюсь, ведь дорога наверх — долгая дорога».

А. ДМИТРИЕВ

«Ваше слово, господин Сенна!»



работавший в 70-е годы механиком в «Шэдоу», «Тирреле» и «Марче», а последние два года руководивший командой «Джордан», стал новым менеджером «Лотоса».

● Команда «Лярусс» была оштрафована судьями на пять тысяч долларов, за то

что Филипп Алльо в утренней воскресной разминке использовал немаркированные шины.

● Узнав о довольно низкой посещаемости Гран-при Сан-Марино, владельцы автодрома в Монце, где пройдет итальянский Большой приз, решили не повышать цены

на билеты, как это сделали в Имоле, Барселоне и Монако.

● Глава «Рено» Луи Швейцера заявил, что у «Мак-Ларена» и «Бенеттона» нет шансов получить в будущем сезоне двигатели его фирмы. «Нас устраивают «Вильямс» и «Лижье», — сказал он.

● Президент Аргентины Карлос Менем и бывший пилот Ф1, а ныне политический деятель Карлос Рейтеманн вынашивают идею уже в будущем году вернуть своей стране Гран-при формулы 1. Для этого нужно «всего лишь» 2,5 миллиона долларов — на реконструкцию автодрома имени 17 октября в Буэнос-Айресе.



Люди формулы 1

МАЛЕНЬКИЙ ПРИНЦ

*Он появился в формуле 1 словно золотоволосый маленький принц
посреди пустыни Сахары — столь же чудесно и неожиданно.*

*И вскоре исчез — трагически и внезапно,
как бессмертный герой Сент-Экзюпери.*

*А весь мир формулы 1 со всеми своими королями и подданными,
талантами и поклонниками,*

*достаточно прагматичный и холодный,
в одночасье влюбился в этого мальчугана.*

«В самом деле, Тедди, этот парень, какой-то особенный. Ты знаешь, я не слишком склонен хвалить кого бы то ни было, но ведь он никого не боится! Ему абсолютно наплевать на то, что рядом с ним, никому не известным мальчишкой из канадской деревни, — асы формулы 1. Он сорвался с первой позиции — и только мы его и видели! А как он проходил повороты! С беше-

ным заносом, на сумасшедшей скорости и все же предельно точно. Словом, помяни мое слово, из этого канадца выйдет толк, не будь я Джеймс Хант!»

Менеджер «Мак-Ларена» Тедди Майер слушал своего «первого номера», склонив голову на бок и недоверчиво сощурившись. На его лице не было написано особенного энтузиазма: Хант славился безопасностью суж-

дений. И все же факт говорил за себя — этот Вильнев на «выставочной» гонке у себя в Канаде обставил и Ханта, и Джонса, и Депайе... И ведь все ехали на практически одинаковых формулах «Атлантик».

Боссы «Мак-Ларена» раздумывали чуть ли не год. Наконец, 16 июля 1977 года на старт Гран-при Великобритании в Сильверстоуне под сороковым номером вы-

шел Жиль Вильнев. Накануне ему пришлось изрядно попотеть — 19 раз вылетал он с трассы, прежде чем приновился к своему «Мак-Ларену» «из-под Ханта». В результате канадец показал девятое время — неплохо, особенно если учесть, что квалификационное сито не удалось преодолеть самому Ригацони.

В гонке Жиль был лишь одиннадцатым — постоянно грелся двигатель. И потому руководство «Мак-Ларена» вновь окунулось в размышления. А тем временем судьба Вильнева была решена. Вскоре после гонки в Сильверстоуне в его гостиничном номере раздался звонок: «Добрый вечер, молодой человек! Сколько вам лет?» «Двадцать... двадцать пять!» — чуть колебавшись, ответил Жиль. Звонил Энцо Феррари...

Эти сведения можно теперь найти в любом справочнике: Жиль Вильнев, Канада, родился 18 января 1952 года. Все правильно. 18 января. Да только не в 1952-м, а на два года раньше. Мальчишки прибавляли года, чтобы попасть на войну. Жиль, уже взрослый дядя, «состил» себе два года с той же целью — чтобы попасть «на войну». Он боялся, что двадцатисемилетнего, его сочтут бесперспективным. А в 25 еще есть надежда!

Как он теперь жалел о юности, бестолково потраченной в канадской провинции! Хотя, с другой стороны, чтобы очутиться среди пилотов формулы 1, сыну настроящика пианино из маленького городка Бертьевиль в Квебеке нужно было пройти большой путь.

Свои водительские наклонности Жиль продемонстрировал рано, разбивая сначала папины, а потом и собственную машину. Первой остановкой на пути автомобильного сорви-головы стала больница. Элегантная «Эм Джи» была развалена вдребезги, пострадала и голова владельца. Но единственный урок, который извлек Жиль из пребывания на больничной койке, — вместо хлипкой «англичанки» нужно купить что-нибудь покрепче, «поамериканстей». И на многие годы радары полицейских машин тихого Бертьевиль получили работу. Это мальчишество осталось с ним навсегда — правила уличного движения были писаны не для Вильнева. Он



безгранично верил в свое водительское искусство и возможности машины. А те, кто имел несчастье очутиться рядом с ним в «Феррари-308», рассказывали потом об этом с восхищением и ужасом.

К великому облегчению канадской полиции, внимание Жилья привлекли снегоходы. Гонки на снежных мотоциклах ему страшно понравились. И, заметим, навсегда определили стиль Вильнева-пилота. Именно благодаря необычной ледовой тренировке он так уверенно чувствовал себя на мокрой дороге, и именно на снежных трассах Канады следует искать истоки покорившей Ханта манеры прохождения поворотов. К тому же Жилья, который и раньше был не из пугливых, стал совершенно бесстрашным. «Три-четыре хор-р-ро-ших, на 150-ти, «полета» каждую зиму — после этого, знаете, как-то уж ничего не боишься», — говорил он журналистам годы спустя.

Ему-то, может, и не было страшно. Зато как только Вильнев появился в формуле 1, раздался хор возмущенных голосов: «За рулем «Феррари» — опасный сумасшедший! Он просто еще не дорос до уровня пилота мирового класса». Действительно, было от чего схватиться за голову — пять из первых семи Гран-при закончились для Жилья авариями. Особенно возмущены критики были в Японии — там красный «Феррари», вылетев за пределы трассы, убил двух зрителей.

Но как это ни странно, голоса недовольных очень скоро потонули в море едва ли не всеобщего восхищения. Первыми были покорены механики «Феррари». Живой и веселый, словно настоящий итальянец, Жилья оказался отличным товарищем, он никогда не заносился, не делил людей на «пилотов и механеров», никогда не боялся «измазать руки». Короче, уже после первой зимы в команде любой механик в Маранелло готов был жизнь отдать за новичка.

Вскоре признали канадца зрители и журналисты. Поначалу они удивлялись: «Как,

этот застенчивый малыш и есть тот герой, который только что устроил на трассе настоящую корриду..?!» Никто ни разу не слышал от него: «Прошу извинить, мне некогда». Никогда не отказывался он дать автограф или сфотографироваться на память с болельщиком. О гонках, автомобилях Вильнев готов был говорить часами с любым, кому это было интересно. И при этом — обаятельная улыбка, неизменная вежливость, живой умный взгляд. «Жилья» — иначе никто его уже не называл.

Но вызывать любовь «малых сих» — не штука. Каково же было удивление всего автогоночного мира, когда сам Энцо Феррари, холодно-беспристрастный «старый хозяин», назвал Вильнева «моим маленьким канадцем». «Коммендаторе», который всегда переживал каждую аварию своего автомобиля как личную трагедию — ведь машина погибла! — осадил одного из подчиненных, обратившего внимание хозяина на неосторожную езду Вильнева: «Разбивает машины? Так делайте их крепче, черт возьми!»

Впрочем, Феррари был далеко не первым бизнесменом, кто поддавался очарованию Жилья. Еще дома, в Канаде, попробовав сначала местные гонки в окрестностях Монреаля, потом испытав «стоккары» и найдя их «скучноватыми», Вильнев решил заняться «формулами». Однако дело это дорогое. Сначала гоночная школа в Мон-Тремблане, затем формула «Форд» и, наконец, формула «Атлантик» требовали больших денег. А у Жилья уже была семья. С женой Жоан и двумя детьми они жили в домике на колесах, купленном на одолженные деньги. А однажды отец семейства осчастливил домашних тем, что продал их «мотор-хоум» и купил новую гоночную машину. («О! — говорила Жоан. — С ним невозможно соскучиться!»). И еще полгода Вильневы жили в фургоне гоночной команды. А потом появилась возможность выступить в «выставочной» гонке в Труа-Ривьер. Устроители всемирной «Экспо-76» в Монреале пригласили лучших европейских пилотов. Но чтобы принять участие в этих состязаниях, нужно было много денег. А кроме долгов, у Вильнева ничего не было.

Жилья попросил денег у монреальского предприни-

Семья Жилья Вильнева. Жаку, его сыну, сейчас 22 года. В 1988-м он выбрал дорогу отца и стал профессиональным автогонщиком.

Последний раз Жиль стоял на вершине пьедестала почета 21 июня 1981 года после победы в Хараме.

мателя Гастона Парена, с которым у него было шапочное знакомство. «Я обгоню их всех, вот увидите!» — улыбался Вильнев. И «акула капитализма», посмотрев в смеющиеся глаза 26-летнего мальчишки, заплатила его долги. Парен стал личным другом и менеджером Вильнева.

Прошло совсем немного времени, и бедняк канадец превратился в одного из самых высокооплачиваемых пилотов мира. Семья его жила на свежестроенной



Этот Гран-при Испании журналисты немедленно окрестили «Большими гонками». Вильнева, Лаффита, Уотсона, Рейтемана и де Анжелиса на финише (именно этот момент изображен на снимке) разделило 1,24 секунды.

вице-чемпионом мира. Всего четыре очка отделило канадца от его товарища по команде Йоди Шехтера. Вильнев сражался отчаянно, лидируя в семи из пятнадцати этапов и установив семь рекордов круга. Но на финише решающего Гран-при Италии он уступил Шехтеру сорок шесть сотых секунды.

Последний круг Большого приза Сан-Марино 1982 года.

фешенебельной вилле в Монако. Жиль купил дорогой джип, вертолет, океанскую яхту и самозабвенно игрался новыми «игрушками».

Но получал он все это отнюдь не за красивые глаза. Появившись в «Феррари» на двух последних этапах сезона-77 (заменил он, кстати, самого Лауду), Вильнев уже к концу следующего года оказался среди мировой элиты, попробовав и бремя лидерства, и старт из первого ряда, установив «лучший круг», а в последней гонке сезона, к радости земляков, вкусил победного шампанского на пьедестале в Монреале.

В 1979 году Жиль стал



Обычно такие ситуации рождаются в командах нервозность и склоки. Вильнев ни разу на протяжении гоночной карьеры не пожаловался ни на свой автомобиль, ни на одного из своих коллег-пилотов. Зато собственные ошибки признавал сразу. Это принесло ему необыкновенную любовь товарищей. Трудно было в те годы найти гонщика, который бы вел себя на трассе так агрессивно. Но не было никого, кто пользовался бы таким уважением, как Вильнев. Многие и теперь еще помнят его битву с Рене Арну на Гран-при Франции-79 в Дижоне. Несколько раз сталкиваясь и вылетая с трассы, «Рено» и «Феррари» вновь возвращались на асфальт и вновь сцеплялись в смертельной схватке. Сenna и Мэнселл после такой гонки сорвали бы голос от крика. А Вильнев на пьедестале обнимался с Арну, которого опередил-таки на 0,24 секунды. Так и Шехтер благодарил Жилья за помощь в завоевании титула и считал одним из лучших своих друзей.

Это не было позой или снисхождением, это было уважение к сильному. «Если существовал выбор — на полном газу выиграть, рискуя загнать насмерть машину, или же ехать спокойно и финишироваться в «очках», — вспоминал конструктор «Феррари» Харви Постлуэйт, — Йоди мог выбрать второе. И стал в итоге чемпионом мира. Жилья всегда выбирал только первое». «Но, — добавлял еще один инженер из Маранелло, Мауро Форгуери, — не было на земле гонщика, который бы желал победы так жаростно. И был бы так ее достоин».

...До конца заключительной тренировки Большого приза Бельгии 1982 года оставалось восемь минут, когда красный «Феррари» Вильнева будто ужаленный вылетел на трассу из боксов. Его товарищ по команде Дидье Пирони только что на одну десятую секунды превысил время канадца: это было уже слишком. Видит Бог, он, Жилья, всегда считал пилотов своими друзьями, независимо от цвета комбинезона. Они боролись на трассе, но никогда никто из них не нарушал слова. А две недели назад в Имоле Пирони обогнал его на последнем круге, а после обвинил в «медлительности», хотя сам прекрасно знал, что означает

знак из боксов «снизить скорость, не обгонять друг друга».

Сегодня — тринадцатый день, как Жилья потерял друга. Он не сказал французам ни слова, он вообще с ним не говорил. И многие заметили, что всегда веселый канадец улыбается меньше обычного. Но шутки в сторону! Сейчас он докажет, что тут «ползает как черепаха»!

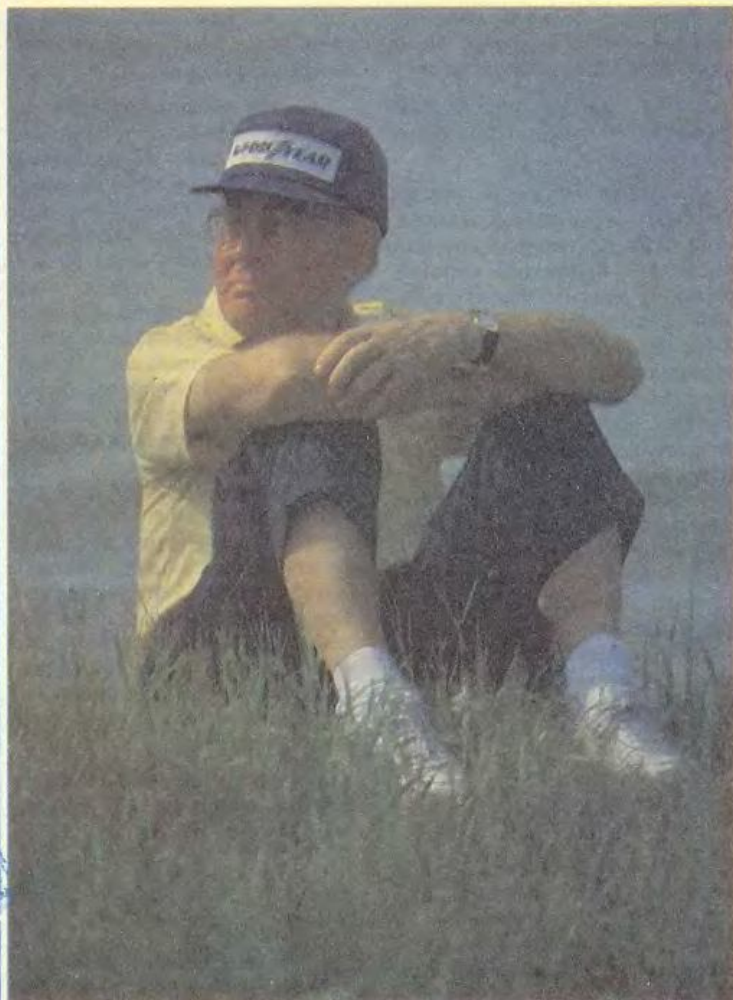
«Феррари», пронзительно ревя турбокомпрессором, пошел уже на второй свой сумасшедший круг, когда в левом повороте перед ним внезапно возник стоп-сигнал медленно входившего в поворот «Марча». Йохен Масс, увидев в зеркале догоняющий его красный ураган, попытался освободить дорогу и принял вправо. Жилья этого не предвидел — он всегда рассчитывал только на собственное мастерство. И тоже слегка тронул руль вправо.

Несколько бесконечно долгих секунд «Феррари», в немыслимом прыжке перескочив через «Марч», кувыркался по земле, окутанный тучей пыли и обломков, постепенно превращаясь в страшный клубок останков человека и машины. Кадры эти показала когда-то даже программа «Время»...

«Привет, Жилья! Я не могу поверить, что тебя не будет больше среди наших пилотов. Я не знала Нуволари, но когда-нибудь с гордостью расскажу о тебе своей дочери. Я расскажу ей, как ты потряс меня когда-то и как я плачу о тебе сейчас. Я чувствую огромную пустоту в моем сердце и не знаю, чем ее заполнить. Я смотрю на небо и вижу тебя самой яркой из звезд. Верю, что даже там, наверху, едва лишь зажжется зеленый, ты вновь будешь первым...» Это письмо пришло в Бертьевиль от одной двадцатилетней итальянки, спустя полгода после похорон. Жоан Вильнев вел под руку премьер-министра Канады Трюдо, а Йоди Шехтер сказал в последнем слове: «Это был самый настоящий человек из всех, кого я знал...»

«...И когда ты утешься, — сказал маленький принц на прощание, — ты будешь рад, что знал меня когда-то. Ты всегда будешь мне другом».

А. МЕЛЬНИК



ГОСПОДИН БРОДЛИ НЕ ПРОТИВ МОНОПОЛИЗМА

Седой, небольшого росточка подтянутый человек, эдакий старичок-боровичок, сверкающий по сторонам хитрыми глазами, сразу привлек мое внимание в паддоке «Хунгаринга». Еще бы, ведь даже если бы Эрик Бродли сконструировал за свою жизнь всего одну машину — «Форд-GT40», его имя и тогда навсегда вошло бы в историю автомобиля. Но кроме этого шедевра 60-х годов, в послужном списке Бродли победители едва ли не всех мыслимых формул и чемпионатов — от Англии до Японии и от Америки до Австралии.

— Господин Бродли, ровно год вы и ваша фирма «Лола» отсутствовали в формуле 1. Что побудило вас вернуться? Может быть, романтика «королевы автоспорта», которая не дает покоя многим менеджерам и конструкторам?

— Да нет, знаете ли, со мной все гораздо проще. Человек я практичный, и понуждают меня заниматься теми или иными автогонками исключительно деловые соображения. В 1992 году желающих поручить мне создание машины формулы 1

не нашлось, а теперь заказчик есть — «BMS Скудерия Италия». И я взялся за работу.

— И какой нашли вы формулу 1 после годичного перерыва?

— Даже за такой короткий срок изменилось многое. Еще один шаг вперед сделала техника — подвеска, коробка передач, противобуксовочная система — автомобиль Ф1 немислим теперь без управляющей электроники. Но главное — деньги. В последнее время чемпионат мира настолько «разбух» от вложенных в него миллионов, что формула 1 стала, по сути, совсем другим соревнованием. Небольшие команды не имеют здесь никаких шансов, они заранее обречены. Их существование — вопрос не мастерства пилотов или таланта конструкторов, а исключительной толщины кошелька.

Первые гонки сезона показали, что новая «Лола-Т93/30» еще «не доросла» до уровня даже середнячков нынешней формулы 1. В шести этапах Микеле Альборето (на снимке) и Лука Бадоер по два раза не сумели преодолеть квалификационное сито.

— А как за последние годы изменилась роль главного конструктора?

— На первый взгляд, весьма существенно. Чапмен, Тауранак или я создавали свои машины сами — от начала до конца. Теперь же, особенно в больших командах, каждый узел или даже деталь конструируется целым коллективом инженеров. По сути дела, любая гоночная «конюшня» располагает солидным конструкторским бюро. Однако даже такому коллективу необходим не просто способный руководитель, а талантливый инженер. И в его голове, как в мозгу конструктора и два, и три, и четыре десятка лет назад, должен быть будущий автомобиль — весь, целиком. Только он сам может и должен знать, для чего нужны, как будут функционировать те или иные системы и как они будут взаимодействовать.

— Кто, на ваш взгляд, лучший конструктор нынешней формулы 1?

— Патрик Хед — это без вопросов. Номер два — Джон Барнард.

— Вы сами, господин Бродли, давно уже не только и не столько автомобильный инженер, сколько владелец крупного промышленного предприятия. Не тоскуете ли вы порой по чисто конструкторскому труду?

— И да, и нет. Конечно,

времени для работы «за кулисами» (а вернее — за дисплеем ЭВМ) остается все меньше. Но мне нравится и то, и другое. Я проектирую гоночные автомобили, продаю их, вкладываю деньги в новое производство. И каждое из этих дел приносит мне удовлетворение.

— Теперь несколько деликатный вопрос. За последние годы ваша фирма не может похвастаться особыми достижениями в чемпионате мира. Между тем финансовое положение предприятия, судя по всему, достаточно прочное.

— Секрета здесь никакого нет. Мы никогда не считали выступление в чемпионате мира главной своей задачей. «Лола Карз» строит автомобили формулы CART, формулы 3000, спортивные прототипы (до прошлого года для мирового первенства, сейчас для японского чемпионата). Мы работаем по конкретным заказам различных команд из многих стран. А важнейшими рынками считаем Америку, Японию и только в третью очередь — Европу. Все это позволяет сохранять солидное финансовое положение. Не называя конкретных цифр, скажу, что ежегодная прибыль нашей компании — 10—15 процентов. Очень приличный результат в современном бизнесе. Кроме того, дочерние фирмы — «Лола Композитс», занимающаяся, как явствует из названия, производством

композитных материалов, и «Лола Мотор Рэйсинг Менеджмент» (широкий спектр консультаций по вопросам спонсорства и маркетинга в автоспорте, в том числе поддержка отдельных пилотов) — приносят нам неплохую прибыль. Приведу лишь один пример. Два года назад мы вложили 3,5 миллиона фунтов стерлингов в строительство нового технического центра, оборудованного по последнему слову техники. Между прочим, на открытии этого техцентра присутствовал премьер-министр Великобритании Джон Мейджор.

— Вы говорите, что главный рынок «Лолы» находится за океаном. Действительно, в последние годы на старте американских гонок «индикаторов» ваши автомобили составляют подавляющее большинство. Формула CART превратилась чуть ли не в формулу «Лола». Как вы относитесь к отсутствию достаточного числа сильных конкурентов?

— О, прекрасно! Мне очень нравится, что наши автомобили выигрывают в Америке. Ведь победы приносят новые заказы, а новые заказы — это новые возможности. Так что я не стану возражать, если и в формуле 1 появится подобный монополизм. Разумеется, с маркой «Лола»!

Беседу вел А. МЕЛЬНИК
Фото А. ГУРЕВИЧА



1 этап — Кялами, 80 кругов/327,52 км; 2. Монте-Карло, 100/314,5; 3. Зандфоорт 90/377,37; 4. Спа-Франкоршам, 28/394,8; 5. Ле-Ман, 80/353,76; 6. Сильверстоун, 80/376,81; 7. Нюрбургринг, 15/342,53; 8. Моспорт, 90/356,13; 9. Монца, 68/391; 10. Уоткинс Глен, 108/399,71; 11. Мехико, 65/325. В зачет шли 9 лучших результатов: 5 из первых 6-и и 4 из оставшихся 5-и. Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише этапа; с — сход по техн. причинам; а — овал, но получил зачет; ф — финишировал, но не получил зачета (прошел меньше 2/3 дистанции); каю; нс — не стартовал; прочерк — не участвовал в Гран-при;  — лучшее время. В Германии приняли участие 8 гонщиков на машинах Ф2. Зачет — по классам автомобилей.

		ZA 2.01	MC 7.05	NL 4.06	B 18.06	F 2.07	GB 15.07	D 6.08	CDN 27.08	I 10.09	USA 1.10	MEX 22.10	оч- ки
1	Денис Хьюм (NZ), "Брэбхэм-BT20-Репко" "Брэбхэм-BT19-Репко" "Брэбхэм-BT24-Репко"	2 4	4 1	7 3	14 с	6 2	4 2	2 1	3 2	6 с	6 3	6 3	51
2	Джек Брэбхэм (AUS), "Брэбхэм-BT20-Репко" "Брэбхэм-BT19-Репко" "Брэбхэм-BT24-Репко"	1 6	1 с	3 2	7 с	2 1	3 4	7 2	7 1	2 2	5 5	5 2	46(48)
3	Джим Кларк (GB), "Лотос-43-BRM" "Лотос-33-Клаймекс" "Лотос-49-Косворт"	3 с	5 с	8 1	1 6	4 с	1 1	1 с	1 с	1 3	2 1	1 1	41
4	Джон Сертиз (GB), "Хонда-RA273" "Хонда-RA300"	6 3	3 с	6 с	10 с	—	7 6	6 4	—	9 1	11 с	7 4	20
	Крис Амон (NZ), "Феррари-312"	—	14 3	9 4	5 3	7 с	6 3	8 3	4 6	4 7	4 с	2 9	20
6	Педро Родригес (MEX), "Купер-T81-Мазерати"	4 1	16 5	5 с	13 *9	13 6	9 5	10 8	—	—	—	13 6	15
	Грэм Хилл (GB), "Лотос-49-Косворт" "Лотос-33-BRM"	15 а	8 2	1 с	3 с	1 с	2 с	13 с	2 4	8 с	1 2	4 с	15
8	Дан Герни (USA), "Игл-102-Веслейк" "Игл-T1G-Клаймекс"	11 с	7 с	2 с	2 1	3 с	5 с	4 с	5 3	5 с	3 с	3 с	13
9	Джеки Стюарт (GB), BRM P83	9 с	6 с	11 с	6 2	10 3	12 с	3 с	9 с	7 с	10 с	12 с	10
	Майкл Спенс (GB), BRM P83	13 с	12 6	12 8	11 5	12 с	11 с	11 с	10 5	12 5	13 с	11 5	9
11	Джон Лав (RHO), "Купер-T79-Клаймекс"	5 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
	Йохен Риндт (A), "Купер-T81-Мазерати" "Купер-T86-Мазерати"	7 с	15 с	4 с	4 4	8 с	8 с	9 с	8 с	11 4	8 с	—	6
	Йозеф Зифферт (CH), "Купер-T81-Мазерати"	16 с	9 с	16 10	16 7	11 4	18 с	12 ф	нс	13 а	12 4	10*12	6
14	Брюс Мак-Ларен (NZ), "Мак-Ларен-M4B-BRM" "Мак-Ларен-M5A-BRM" "Игл-102-Веслейк"	—	10 4	14 а	—	5 с	10 с	5 с	6 7	3 с	9 с	8 с	3
	Йоаким Боннье (S), "Купер-T81-Мазерати"	12 с	—	—	12 с	—	19 с	16 5	14 8	14 с	15 6	17 10	3
16	Роберт Андерсон (GB), "Брэбхэм-BT11-Клаймекс"	10 5	κ	17 9	17 8	14 с	17 с	—	—	—	—	—	2
	Майкл Паркс (GB), "Феррари-312"	—	—	10 5	8 а	—	—	—	—	—	—	—	2
	Крис Эрвин (GB), "Лотос-25-BRM" BRM P83	—	—	13 7	15 с	9 5*	13 7	15 7	11 с	16 с	14 с	15 с	2
19	Людовико Скарфиотти (I), "Феррари-312" "Игл-102-Веслейк"	—	—	15 6	9 ф	—	—	—	—	10 с	—	—	1
	Ги Лижье (F), "Купер-T81-Мазерати" "Брэбхэм-BT20-Репко"	—	—	—	18 10	15 ф	21 10	17 6	—	18 с	17 с	19 11	1
	Жаки Икс (B), "Купер-T81-Мазерати" "Купер-T86-Мазерати" "Матра-MS7-Косворт"(Ф2)	—	—	—	—	—	—	(1 с)	—	15 6	16 с	—	1
	Жан-Пьер Бельтуа (F), "Матра-MS7-Косворт"(Ф2)	—	κ	—	—	—	—	—	—	—	18 7	14 7	
	Дэвид Хоббс (GB), BRM P261 "Лола-T62-Мазерати"(Ф2)	—	—	—	—	—	14 8	(5 3)	12 9	—	—	—	
	Джонатан Вильямс (GB), "Феррари-312"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 8	
	Алан Риз (GB), "Купер-T81-Мазерати" "Брэбхэм-BT23-Косворт"(Ф2)	—	—	—	—	—	15 9	(3 2)	—	—	—	—	
	Ричард Этвуд (GB), "Купер-T81-Мазерати"	—	—	—	—	—	—	—	13 10	—	—	—	
	М. Фишер , "Лотос-33-BRM"	—	—	—	—	—	—	—	17 11	—	—	18 нс	
	Пирс Каридж (GB), "Лотос-25-BRM" BRM P261	18 с	13 с	—	—	—	16 нс	—	—	—	—	—	
	Моисес Солана (MEX), "Лотос-49-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 с	9 с	
	Дэйв Чарльтон (ZA), "Брэбхэм-BT11-Клаймекс"	8 ф	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Сэм Тингл (ZA), "LDS-МКЗ-Клаймекс"	14 а	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Лаки Бота (ZA), "Брэбхэм-BT11-Клаймекс"	17 ф	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Лоренцо Бандини (I), "Феррари-312"	—	2 а	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Джонни Серво-Гавен (F), "Матра-MS7-Косв."(Ф2)	—	11 с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Сильвио Мозер (CH), "Купер-T77-ATS"	—	—	—	—	—	20 с	—	—	—	—	—	
	Хуберт Хане (D), "Лола-T100-BMW"(Ф2)	—	—	—	—	—	—	14 с	—	—	—	—	
	Эл Пис (CDN), "Игл-102-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	15 ф	—	—	—	
	Эппи Витцез (CDN), "Лотос-49-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	16 д	—	—	—	
	Джанкарло Багетти (I), "Лотос-49-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	17 с	—	—	
	Т. Джонс , "Купер-T77-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	нс	—	—	—	
	Ричи Гинтер (USA), "Игл-102-Веслейк"	—	κ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

BRM Type 15 Mk1

Трудно найти другой автомобиль формулы 1, который был бы столь же известен, сколь и... безуспешен. Разработка его началась еще в 1947 году, до конца 1953 года он принимал участие во множестве гонок, но на старт этапы чемпионата мира Ф1 вышел лишь однажды. И хоть и

занял неплохое пятое место, от победителя отстал на пять кругов.

Два английских инженера Реймонд Мейз и Пейлин "Питер" Бертон сразу после окончания второй мировой войны задались благородной целью вернуть английским гоночным автомобилям

славу "нэпиров" и "санбимов". Правда, за основу они взяли довоенный гоночный "Мерседес-Бенц". Может их приверженность к немецким конструкциям и оправдалась бы, не решились они добавить кое-что от себя.

Первой особенностью BRM-Type 15 Mk1 была пневматическая подвеска. Причем, если сзади — типа "де Дион", то спереди — на двух продольных рычагах (на каждое колесо). Эта конструкция делала машину трудно-

управляемой — в поворотах передние колеса как бы параллельно друг другу "складывались" в противоположную от центра поворота сторону. Естественно, что с таким "характером" рассчитывать состязаться на равных с "Феррари" и "Альфа-Ромео" нечего было и думать.

Еще одной особенностью Mk1 был 16-цилиндровый мотор рабочим объемом 1,5 л. Центробежный нагнетатель позволял ему в 1951 году развивать 330 л.с., а в следующем — уже 525 л.с. Это делало BRM самым мощным автомобилем тех лет. Однако такая мощность оставалась скорее лишь на бумаге — на практике мотор развивал порядка 300—400 л.с. Но и это не помогло — двигатель, отличавшийся непомерной сложностью (см. АМС, 1993 г., № 4), был крайне ненадежен.

Машина выиграла 13 мелких состязаний, за руль ее сажались такие мастера, как Фанхио, Мосс, Соммер, но первый BRM так и остался техническим курьезом.

Первый старт автомобиля: Гран-при Великобритании, 14 июля 1951 года. **Двигатель:** 16-цилиндровый V-образный, 1488 см³ (49,53x48,26 мм), мощность 330 л.с. при 10250 об/мин. **Конструкторы:** Р. Мейз, П. Бертон. **Гонщик:** Р. Парнелл (GB).

ATS D4

Владелец завода по производству колес Х. Г. Шмид отличался неуживчивым характером. А потому конструкторы, гонщики и менеджеры менялись в команде ATS с калейдоскопической быстротой. Неудивительно, что за восемь сезонов немецкая "колюшня" набрала всего лишь девять очков. А одной из самых неудачных оказалась модель "D4".

Ее "бабушка" была спроектирована итальянцем Дж. Калири

"по образу и подобию" "Лотоса-79" и переделана англичанином Н. Страудом. Строить же новую модель поручили немцу Густаву Брюннеру. Для него это было первое знакомство с Ф1, и, прямо скажем, не слишком удачное. Машина выглядела близнецом "Вильямса-FW07". Копирование удачных конструкций — явление в Ф1 достаточно распространенное. Однако таким путем редко удается добиться хороших результатов.

Вот и ATS D4 была всего лишь плохой копией: стандартный набор — мотор "Косворт", коробка передач "Хьюланд", шины "Гудьир". К тому же она весила на 35 кг больше установленного минимума.

С такими "физическими данными" нечего было рассчитывать на победы. Но действительность оказалась еще хуже — в 18 гонках восемь раз пилоты команды не прошли квалификацию. И весной 1981 года герр Шмид в очередной раз разогнал почти всю команду. Все же ATS D4 удалось войти в историю. Она стала победительницей... конкур-

са красоты "Мисс уинг-кар", что проводился в Лонг-Биче 13 лет тому назад.

Первый старт автомобиля: Гран-при Аргентины, 13 января 1980 года. **Двигатель:** "Форд-Косворт-DFV", 8-цилиндровый V-образный, 2993 см³, мощность 490 л.с. при 10500 об/мин, впрыск топлива. **Коробка передач:** 5-ступенчатая "Хьюланд-FGA400". **База —** 2710 мм. **Колея, мм:** спереди — 1700, сзади — 1610. **Масса:** 610 кг. **Шины:** "Гудьир". **Конструкторы:** Г. Брюннер, Т. Уордроп. **Гонщики:** Я. Ламмерс (NL), М. Зурер (CH).





В спорте есть люди, которым никогда не достаются аплодисменты и которых не вызывают на пьедестал почета. Чаше на их долю выпадают упреки и очень редко им посвящают единственную фразу в журналистских отчетах — «соревнования были проведены на высоком уровне». Без упоминания фамилий, разумеется. Это организаторы состязаний, без труда которых спорт вообще немыслим.

Виктор Шаронов шел к этой профессии сознательно, хотя на первых порах, конечно, мечтал быть спортсменом. Все подростки с Большой Грузинской улицы в Москве души не чаяли в известном в 40-е годы гонщике Анатолии Белянинове, жившем по соседству, возле Тишинского рынка. Не пропустили ни одного соревнования, в котором он участвовал, — будь то на Центральном ипподроме или на площадке перед Северным речным портом, откуда обычно давались старты Чкаловских кроссов.

Не без влияния Белянинова Виктор поступил в 1945 году на только что созданное отделение мотоспорта Высшей школы тренеров Московского института физической культуры. А получив диплом, оказался сразу в знаменитой мотокоманде «Динамо». Ирина Озолина, Владимир Карнеев, Павел Баранов, Юрий Кароль... Понятно, от такого созвездия имен молодой тренер оробел. В самом деле, не учить же многократных чемпионов, как надо ездить на мотоцикле! И Шаронов решил всерьез заняться организацией соревнований. Благо их в то время, несмотря на послевоенную разруху, проводилось множество. Немалую роль сыграла настойчивость Виктора Максимовича, когда решалась судьба финансирования восстановления существовавших еще до войны кольцевых трасс в Риге и Таллинне.

В 1958 года Виктор Максимович в Центральном автотоклубе ДОСААФ СССР. Пришел он сюда по рекомендации Павла Баранова и



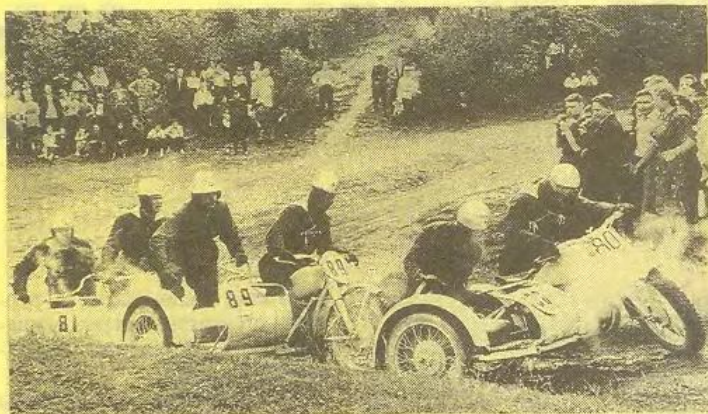
▲ Только что окончены соревнования, и, пока подводятся результаты, главный арбитр Виктор Шаронов взял в руки микрофон, чтобы рассказать зрителям о новостях мотоспорта.

Один из родоначальников шестидневных мотосоревнований в нашей стране Виктор Сергеевич Дробицкий готовил книгу о мотоспорте в СССР. Виктор Шаронов, взявшийся писать главу о преодолении водных преград, что называется, собирал материал.

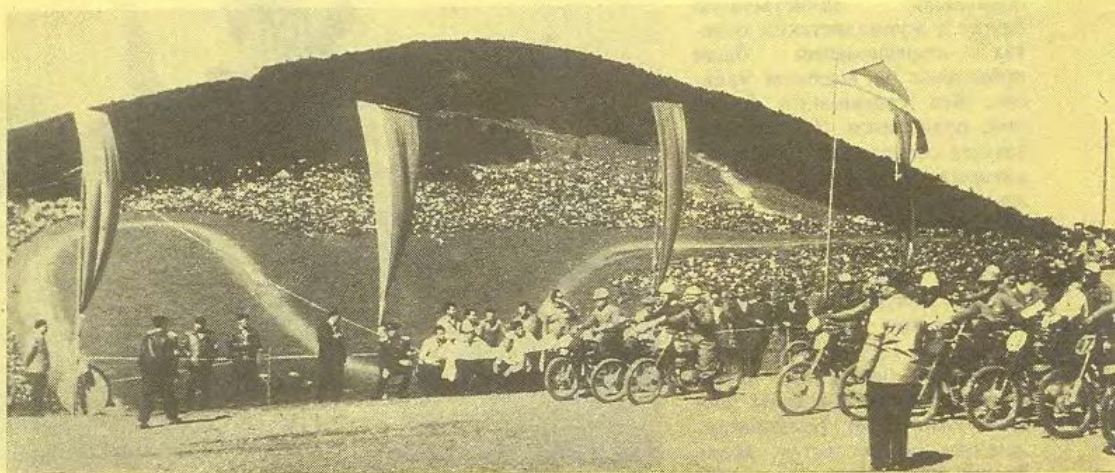


Анатолия Белянинова, а первыми его наставниками оказались Павел Разживин и Владимир Карнеев.

За тридцать лет работы в ЦАМКе Шаронову довелось участвовать в рождении и становлении многих новых видов соревнований. Первые показательные соревнования в гонках по гаревой дорожке на большой арене в Лужниках, первые старты по зимнему спидвею, первые этапы личных чемпионатов мира в мотокроссе. Помогал он и в строительстве трасс для кросса в Москве, Ленинграде, Львове, Полтаве, Кишиневе, Ивано-Франковске. Виктор Максимович был очевидцем международных дебютов наших кроссменов, кольцевиков, мастеров спидвея. Он стал первым директором соревнований, кому ФИМ выдала свою официальную лицензию. В. Шаронов — судья Всесоюзной категории, на счету которого многие десятки чемпионатов, где Виктор Максимович был главным арбитром. Еще одна его профессия — комментирование состязаний. Сейчас он лишь формально на пенсии: работа в качестве исполнительного директора Ассоциации профессиональных команд по мотокроссу не оставляет выходных для отдыха.



С начала 60-х годов в Болга-
рии более десяти лет проводи-
лись международные мото-
кроссы памяти героев Шипки.
Эти соревнования, пожалуй,
не имели себе равных по
количеству зрителей: у подно-
жия горы Шипки собиралось
до 300 тысяч человек, в том
числе туристы из многих
стран.



Главная идея зимних Чкаловских кроссов — взаимовыручка
между спортсменами одной команды. Тогда финиш определяли
по последнему участнику коллектива. Этот снимок сделан
в 1949 году на кроссе в Подмоскowie. Посмотрите, как дружно
идут динамовцы. Среди них мы рассмотрели Евгения Космато-
ва, Ивана Хохлова, Владимира Говоровского. Эта команда
заняла тогда первое место.



Участники личного чемпионата мира
в классе 500 см³ были нечастыми гостями
в нашей стране. Это очень редкий кадр.
1964 год. На трассе 8-го этапа во Львове
команда Англии. Второй справа — леген-
дарный Джефф Смит (BSA), двукратный
чемпион мира (1964—1965 годов), облада-
тель двух серебряных и двух бронзовых
наград. Рядом с ним справа — Дэйв Бикерс
(CZ), завоевавший два третьих места
в чемпионатах мира на машинах классов
250 и 500 см³. Кстати, после этого визита
Джефф попробовал в качестве «спортивной
обуви» кирзовые сапоги и выступал в них
до окончания своей спортивной карьеры.

Долгое время считалось, что аб-
солютным рекордсменом по чис-
лу завоеванных высших наград
в чемпионатах СССР (20 золо-
тых медалей) был заслуженный
мастер спорта Николай Севастья-
нов. Однако на самом деле
у эстонца Лембита Тээсалу на
одну медаль больше. Все они
добыты на «кольце», и теперь
никто не превзойдет это достиже-
ние. Лембит стоит рядом с го-
ночным мотоциклом таллиннско-
го экспериментального завода
«Вихур» образца начала 80-х го-
дов. Эта фирма от сезона к сезо-
ну совершенствовала машины, на
которых сборная СССР не раз
выигрывала Кубок дружбы соци-
алистических стран.





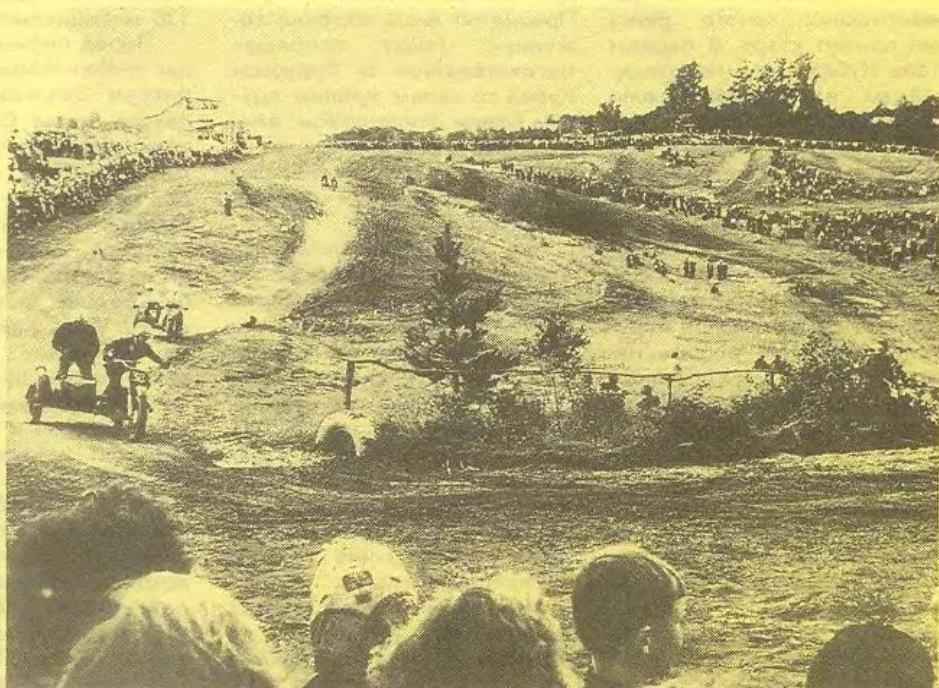
Так еще лет 15 назад выглядел закрытый парк, в котором после технического контроля ожидали старта мотоциклы участников чемпионатов СССР по многодневным соревнованиям. В них были представлены не только коллективы всех союзных республик, но и команды мотозаводов, которые видели в многоборье уникальную возможность и проверки новых технических и конструкторских решений. Увы, времена эти в прошлом. В минувшем сезоне на чемпионате страны в Перми выступали... всего три команды.

На трассе кросса один из самых титулованных экипажей — Николай Иванютин и Олег Харин (СТК ЗИЛ). С разными колясочниками Николай шесть раз становился чемпионом СССР, четырежды — серебряным призером и трижды — бронзовым. Он 20 лет входил в сборную страны и на первенствах Европы, как правило, финишировал среди лидеров. Многие годы экипаж Иванютина выступал на ирбитских мотоциклах, но в последнее время предпочитает собственные конструкции. В прошлом сезоне на товарищеских соревнованиях в Чехословакии, где собрались все сильнейшие спортсмены личного чемпионата мира, два Николая — Иванютин и колясочник Харин на самодельном мотоцикле, оснащенном одноцилиндровым 550-кубовым двигателем, заняли пятое место.



В бывшем Советском Союзе, несмотря на обилие кроссовых трасс, колясочники всегда испытывали трудности с выбором мест для соревнований. В 1965 году им сделал прекрасный подарок начальник автошколы эстонского города Выру Антс Урб. Новая трасса отвечала всем международным требованиям и на многие годы стала любимой ареной для мотоциклетных экипажей из всех союзных республик.

Пауль Фридрихс знаком нашим читателям по публикации в АМС (1993, № 5). Напомним, что этот кроссмен, защищавший спортивную честь ГДР, и поныне является единственным немцем, трижды завоевавшим титул чемпиона мира в классе 500 см³. Сейчас его страсть — охота в лесах Тюрингии. Но и во времена спортивной карьеры ему доставались «охотничьи трофеи» — поросенок за победу на этапе.





Позади почти 3 тысячи километров изнурительного пути. Так праздновала победу на финише в Джербе команда «Мицубиси».

OPTIC 2000
TUNISIE

НАДЕЖДЫ МОЩЬ В ПЕСКАХ

Участники, прибывшие на ралли-рейд «Тунис-93», мучились сомнениями, в соревнованиях какого ранга они примут старт. В первом этапе Кубка мира по ралли-рейдам или самостоятельном марафоне? Дело в том, что ФИСА не первый год обещает объединить пока не связанные друг с другом ралли-рейды в серию мирового Кубка или даже чемпионат, но Международная федерация автомобильного спорта и организаторы марафонов не могут решить извечный вопрос, как поделить между собой средства от телевизионных компаний.

Даже внезапный визит на финишный бивуак второго этапа «Туниса-93» президента ФИСА Макса Мосли не прояснил проблему. В до блеска начищенных ботинках он побродил вдоль выстраивавшихся машин, отведая меню участников, по неизвестным причинам на следую-

щее утро умудрился потерять галстук, а затем проводил мотоциклистов в путь. Президент лишь обронил дежурную фразу, пообещав посоветоваться о будущем Кубка со своим лучшим другом Берни Экклстоуном, влияние которого в мире автоспорта и связи с телевизионными компаниями общеизвестны.

Не знаем, состоялась ли душевная беседа двух закадычных друзей. Но через несколько недель после того, как участники финишировали в «Тунисе-93», они узнали, что ФИСА утвердила такти с нынешнего года Кубок мира по ралли-рейдам, начиная с «Атласа» в Марокко. Следовательно, «Тунис-93» в эту серию не попал. Шутки даже, что причина тому — потерянный галстук.

Но вернемся на трассу длиной 2923 километра, из которых 1940 километров составляли скоростные уча-

стки. Ее взялось преодолеть за восемь дней 80 экипажей на автомобилях и 130 мотоциклистов.

Перед первым этапом Тунис — Кап-Монастир фаворитами безоговорочно считались Бруно Саби, победитель ралли-рейда Париж — Дакар, и Саеад аль Хайри — оба из команды «Мицубиси». Правда, второй пилот был загадкой. Знали только, что он из Катара, бывший чемпион Среднего Востока по ралли. Но у аль Хайри есть одно немаловажное преимущество — он сын пустыни и лучше других знает ее коварство. Главными соперниками пилотов «Мицубиси» были чемпион мира в гонках спортивных автомобилей француз Жан-Луи Шлессер, стартовавший на багги, и сильная команда из семи автомобилей «Ниссан» во главе с испанцами Сальвадором Сервиа и Хайме Пуигом, которые знакомы нам по выступ-

лениям на «Ладе-Самаре-Т3». Среди мотоциклистов предпочтение отдавали опытнейшему австрийцу Хайнцу Кинигаднеру («Хонда»), специалисту по ралли-рейдам и двукратному чемпиону мира по мотокроссу в классе машин 250 см³.

Трассу «Туниса-93» прокладывал Сириль Нево, который пять раз выигрывал «Париж — Дакар» на мотоцикле. Перед стартом и в ходе марафона он не устал напутствовать участников: «Самое главное — не покидайте колею. Если сползете с дороги на пять сантиметров, там и останетесь. Помните: каменные колеи и песчаные дюны Туниса отбирают мужчин среди мальчиков».

Уже на втором этапе Кап-Монастир — Доуз (715 километров, из них 267 — скоростных участков) спортсмены в полной мере испытали на себе коварство пустыни. Мотоциклисты зарывались в песок по самый руль. Штурман одного из экипажей Филипп Рей говорил: «Сверху дорога кажется твердой, но, спустившись вниз, оказываешься в трясине». А Жан-Луи Шлессер уже на финише ралли-рейда мрачно пошутил: «В Тунисе я не был пилотом, а работал для компании, занимающейся садоводством». На жаргоне спортсменов, прошедших школу пустынь, это означало рыть борозды между островками верблужей колючки и пальмами в поисках проходимой дороги. Сириль Нево с грустью наблюдал за этим столпотворением в песках, где таяли надежды на успех многих участников. Иногда даже объявлял нейтрализацию сверхнормативного опоздания на пункты контроля времени, чтобы спасти ралли-рейд от полного опустошения.

Резвее других начал выступление в «Тунисе-93» Саби. Он выиграл на первом этапе две минуты у аль Хайри. Шлессер, показавший, кстати, лучший результат в прологе под Авиньоном, свое лидерство закрепить не смог: навигационные приборы, установленные на его багги, часто показывали ложное направление. В до-

Ралли Тунис

17–25 апреля, 2923 км, спецучастки — 1940 км

1. С.аль-Хайри/А.Мань	QA/F	Mitsubishi Pajero	T3	10:29.29
2. Ж.-П.Фонтенз/Б.Мусмарра	F	Mitsubishi Pajero	T2	—1:38.14
3. Ж.-Л.Шлессер/А.Сиравенья	F	Schlesser Original	T3	—2:14.59
4. С.Сервия/Х.Пуиг	E	Nissan Terrano	T1	—2:34.50
5. М.Гамбийон/Ж.Корбель	F	Nissan Patrol	T2	—2:41.56
6. Б.Анкетиль/А.Жорже	F	Range Rover RR400	T1	—5:14.01
7. Д.Усо/Ж.-Л.Леран	F	Nissan Terrano	T2	—5:56.49
8. Л.Лоринь/А.Лоринь	F	Range Rover	T3	—7:31.24
9. Р.Иворра/Ф.Лафуж	F	Toyota HDJ80	T3	—7:32.42
10. А.де Руссар/Ф.Бокан	F	Mitsubishi Pajero	T2	—7:46.52

1. Флавио Агради	I	Honda XRV750	Silhouette	23:35.40
2. Тьерри Маньяльди	F	Honda XRV750	Silhouette	—2:14.57
3. Хайнц Кинигаднер	A	KTM ER600	Silhouette	—2:29.27
4. Хорди Аркаронс	E	KTM ER600	Silhouette	—2:31.19
5. Борзотто	I	Suzuki XTZ Tenere	Proto	—25:33.21

Стартовало: 80 автомобилей, 130 мотоциклов.

Саяед аль Хайри, говорят, богатый человек, как, впрочем, и большинство жителей Катара.



вершение к этому на участке Кап-Монастир — Доуз француз попал в песчаную ловушку. Через несколько метров такая же участь постигла «Ниссан» Сервия и «Мицубиси» Фонтенз.

Пожалуй, решающим был третий этап Доуз — Ремада (377 километров, из них 344 — скоростные участки). С одинаковым результатом его начали Саби и аль Хайри (накануне Бруно потерял выигранные ранее две минуты из-за прокола колеса). До Ремады Саби не добрался: после полета через дюну и жесткой «посадки» оторвалось заднее колесо. Аль Хайри, чтобы добыть победу, можно было сбавить темп и без риска спокойно добраться до Джербы — конечного пункта «Туниса-93». На финише гонщик из Катара так прокомментировал борьбу на оставшихся этапах: «Часто я вообще никого не видел по дороге, исключая одного-двух медленно едущих мотоциклистов». Пятидневная битва между Жан-Пьером Фонтенз и Жан-Луи Шлессером, которая шла с переменным успехом, закончилась в пользу первого, выигравшего 20 минут у соперника.

Конечно, тяжелее всех пришлось мотоциклистам. Помимо «садоводства», которым они занимались постоянно, прибавились проблемы с навигацией. Многим не раз мираж представлялся реальным пунктом контроля

времени, мерцавшим в жарком воздухе на горизонте. Убедившись в ошибке, они затем немало времени тратили на поиски прежней дороги. Именно миражи сыграли злую шутку с Тьерри Маньяльди и Хайнцем Кинигаднером. Более счастливым оказался неизвестный врач Флавио Агради из Италии, который опередил ближай-

ших соперников более чем на два часа.

Тунисское ралли, закончившееся победой «Мицубиси», стало для фирмы испытательным полигоном прототипа «Пажеро» образца 1994 года. Машина сохранила прежние мотор и трансмиссию, но «оделась» в новый прилизанный каплеобразный кузов «слезинка». По

мнению чемпиона Европы по ралли немца Эрвина Вебера, который выступил вне зачета, автомобиль прекрасно слушается руля и на следующем рейде «Атлас» в Марокко покажет исключительные скоростные качества. Кстати, там собирается выставить четверку своих машин и «Ситроен».

Б. ЛОГИНОВ



«Мицубиси» победителя в песках Сахары.

Фото «Мицубиси»



МОЛОДЕЦКИЕ ЗАБАВЫ

Наверное, любой участник чемпионата Европы по автокроссу, посмотрев соревнования в Рязани, схватился бы за голову. С точки зрения иностранца, пожалуй, еще можно оправдать пристрастие русских к гонкам на грузовиках. Это национальный вид состязаний, популярный только в России, а каждый волен сходить с ума по-своему. Но никогда не понять ему, почему после заездов тяжелой техники, когда дорога окончательно разбита, на ту же трассу выпускают легковые автомобили. И такое избиение машин называют спортом. К тому же совершенно необъясним азарт самих гонщиков. Казалось бы, какой смысл превращать своих «боевых коней» в груды искореженного металла во время первого старта сезона? Лучше

поберечь их для будущих выступлений. Так нет, через пару кругов по убийственной трассе несчастная легковуш-

ка уже хлопает на ходу дверями и теряет крышку багажника. Европейский гость скорее всего решил

бы, что присутствует на очередной «показухе» перед иностранцем. А подобное шоу в стране, где для боль-



На дистанции рязанского кросса — кольцевик Николай Демидов (№ 74).

шинства личная машина — несбыточная мечта, проводится в первый и последний раз.

Однако, вопреки логическим рассуждениям, рязанский кросс, посвященный Дню Победы, — долгожитель. И по-прежнему пользуется популярностью, несмотря на тяжелые для нашего автоспорта времена. Стоит заглянуть в закрытый парк, забитый гоночной техникой, как мрачные мысли о незавидном будущем отечественного кросса моментально исчезают. Почти двести участников из Москвы, Ульяновска, Смоленска, Набережных Челнов, Тольятти, Пензы, Арзамаса, Нижнего Новгорода, Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону и Новосибирска. Рязанцам есть чем гордиться. Какие еще традиционные соревнования соберут сейчас столько спортсменов из разных городов России?

... мотокроссмен Владимир Худяков.

невных забот. Где уж тут беречь машину? Когда кругом такая благодать — победа особенно желанна. Может быть, поэтому даже опытные спортсмены забывают об осторожности. Словом, весна действует на всех.

Чемпион страны по шоссейно-кольцевым и ипподромным гонкам Николай Демидов теряет заднюю покрывку своей «Волги» в самом начале заезда. А затем, после двенадцати кругов лихой езды на колесном диске, финиширует в первых рядах. Ни одного мотокроссмена не заставишь рисковать на трассе, не политой водой. А вот в Рязани чемпион России по мотокроссу в классе 350 см³ Владимир Худяков, пересев за руль УАЗа, почти вслепую мчится сквозь густые облака пыли!

Конечно, с этапами европейского первенства, где автомобили лучше, моторы мощнее, скорости выше, рязанский кросс сравнивать нельзя. Отечественные соревнования просто иные по духу — такие наши, родные. Рожденные разбитыми дорогами, исконно русские, удалые. Неудивительно, что их любят тысячи болельщиков,

И ВСЕ-ТАКИ — 4x4



Как стало известно из хорошо информированных источников, в Научно-техническом центре КамАЗа полным ходом идут работы по созданию специального спортивного супергрузовика для ралли-рейдов.

Полноприводный трехосник неплохо зарекомендовал себя на африканских трассах, но для борьбы за абсолютную победу среди грузовиков оказался тяжеловат. Характерно, что и легендарный «ДАФ-Турботвин», и стабильно выигрывающий все гонки вот уже несколько лет подряд «Перлини» являются не подготовленными для соревнований грузовиками, а специально построенными для спортивных целей автомобилями. КамАЗ же до самого последнего времени придерживался иной концепции, присущей фирмам, стесненным в финансах: «У нас нет «суперболидов», зато серийные машины надежны и всем составом доходят до финиша». Такая позиция, бесспорно, тоже имеет право на жизнь, но рекламный эффект от нее гораздо скромнее.

На пресс-конференции, посвященной самому высокому результату КамАЗов на ралли «Париж — Дакар» в 1991 году, на вопрос корреспондента АМС, станет ли фирма производить для спорта более легкие грузовики 4x4, руководитель спортивной программы КамАЗа С. Якубов ответил достаточно категорическим отказом.

Надо отметить, что в то время на заводе существовал уже изготовленный по заказу военных двухосник. Была и его спортивная модификация, принимавшая участие в ралли «Фараоны». Машина имела существенный выигрыш по весу, но нуждалась в дополнительной... загрузке. «Сокращение» одного из мостов задней тележки при сохранении компоновки привело к недогрузу задней оси, что в свою очередь дало эффект «взбрыкивания». В условиях африканской гонки этот недостаток сводит на нет все достоинства легкой и мощной машины.

Значительный рекламный эффект автогонок и нарабатанный собственный опыт привели к необходимости создания специальной, чисто спортивной конструкции. Минувшей зимой здесь приступили к строительству двухосника 4x4 с центральным расположением двигателя. Такая компоновка не подходит для грузовика (представьте себе двигатель, торчащий посреди грузовой платформы!), но позволяет добиться почти идеальной развесовки для спортивной машины.

Впрочем, на заводе вполне справедливо полагают, что построить такой автомобиль и даже вылечить его от всех детских болезней — только полдела. Не менее сложной задачей представляется омологация этой машины в ФИСА.

А. СОЛОПОВ
Фото В. КРЮЧКОВА



Кросс, открывающий каждый летний сезон, неизменно стартует 9 мая. Его всегда отличает четкая организация, множество зрителей у трассы и, что немаловажно, задорная атмосфера. Первые по-настоящему жаркие деньки, яркое солнце, зеленые листочки на деревьях. Хочется отвлечься от повсед-

сотни спортсменов. Россияматушка всегда славилась молодецкими забавами. И может быть, поэтому, в конце концов, на западных кроссовых трассах наши гонщики не числятся в аутсайдерах.

В. КРЮЧКОВ
Фото автора



ЧЕМПИОНЫ ОПАСАЮТСЯ РУССКИХ

Среди участников чемпионата Европы по автокроссу пятидесятилетний Джанкарло Стекка был, безусловно, самым опытным. Между тем, весьма почтенный по спортивным меркам возраст отнюдь не мешал ему оставаться одним из главных претендентов на золотые медали. Причем успехами итальянец во многом обязан своей «Лянче-Дельта-С4» группы В — самой быстрой машине на европейских кроссовых. Правда, несмотря на внешне беззаботное существование, Стекка давно уже подумывал о завершении гоночной карьеры. Похоже, ему нужен был лишь повод, чтобы уйти красиво, на вершине славы. Не дожидаясь, пока обгонят молодые. Случай подвернулся в конце прошлого года. Стекка простился с болельщиками на этапе в латвийской Бауске, узнав, что с будущего сезона изменяются технические требования к автомобилям — участникам европейского чемпионата. Международная федерация сняла с дистанции машины группы В, и Джанкарло Стек-

ка с легким сердцем повесил шлем на гвоздь. А вот победитель прошлого года первенства и владелец легендарного «Пежо-205-Т 16» француз Фабрис Морис оказался у разбитого корыта.

Теперь в чемпионате Европы участвуют только машины, подготовленные по группе А. Правда, в правилах существует лазейка размером, по существу, с порядочные ворота. Разрешена переделка трансмиссии в полноприводную, если не меняется месторасположение силового агрегата. Для многих спортсменов это проторенная дорожка. Например, Владимир Бузланов и Валерий Джежелла из Тольятти успешно используют на «самарах» трансмиссию «Фольксвагена». Соответствует новым правилам и «восемьмерка» Бориса Котелло с установленным продольно двигателем ВАЗ-2105.

Цель изменения технических требований была благая — отстранить от участия в первенстве богатых искателей автоприключений, способных купить отставные раллийные машины груп-

пы В. Борьба с этими монстрами большинству кроссменов было просто не по карману.

Рецепт, конечно, правильный. Да только что в Европе — спорт для «бедных», то в России — спорт богатых. Комплекующие «Фольксвагена» для своих фирменных гонщиков может купить один лишь ВАЗ, да и то не для всех. Сказочно повезло Александру Ерофееву и Владимиру Макарову. Новоуфимский нефтеперерабатывающий комбинат преподнес им роскошный подарок — два «Рено-21-турбо». Мало того, согласно дорогостоящему контракту владелец машин француз Клод Курьен обеспечивает русскую команду полный сервис на десяти этапах и одиннадцати. Правда, эти автомобили — «темные лошади», в мире кольцевых гонок и ралли лавров не снискавшие. К тому же приобретены они были в последний момент, всего за несколько дней до выезда на этап в Португалию. И, разумеется, спортсмены не успели как следует привыкнуть к новой технике. Поэто-

му шансы двукратного чемпиона Европы немца Рольфа Фолланда, обладателя мощного «Ауди-купе» выглядели предпочтительней.

Но первый же старт показал, что стоит русским раздобыть чуть больше денег, и они способны изрядно потрепать нервы лидерам чемпионата.

К удивлению большинства зарубежных спортсменов, семейный седан «Рено-21» с русскими пилотами за рулем превратился в грозное оружие, с помощью которого Макаров победил на первом этапе. Безусловно, наши гонщики задели и самолюбие Рольфа Фолланда. Мало того, что в прошлом году они обошли сборную Германии на командном чемпионате Европы, так еще и в нынешнем после двух этапов первым оказался Макаров. Правда, календарь соревнований давал опытному Фолланду шанс отличиться. Третья встреча кроссменов, как и второй этап, проходила на немецкой земле. К тому же Макаров с Ерофеевым, видимо, не поделив почетную должность первого гонщика



Сильнейшие баггисты Европы, к сожалению, русских спортсменов пока не опасаются.



У чешского гонщика Ярослава Гошека мрачное настроение. В этом году вице-чемпиона Европы преследуют неудачи.

достаточным запасом очков, гарантирующим спокойную жизнь. Бронзовому призеру прошлого года, Марку Морису, наши Макаров и Ерофеев буквально «наступают на пятки». Чуть отстали гонщики ВАЗа. Но согласитесь, шестое и седьмое места для «самар» — результат неплохой. К тому же впереди еще семь этапов, а Кривобоков и Джежела не из тех, кто остановится на достигнутом.

Среди баггистов, где последние годы тон задавали чехословацкие гонщики, тоже произошли изменения. Вместе с опытным австрийцем Хербертом Раммелем лидирует дебютант нынешнего сезона португалец Луис Рибейро. Причем оба применяют двигатель «Порше», хотя многие спортсмены вместо морально устаревшего германского мотора используют силовые агрегаты «Рено», «Ауди», БМВ, «Опель», «Фольксваген». Видно, «старичка-немца» еще рано списывать со счетов. Из чехословацких гонщиков только

Иржи Бартошу однажды удалось занять второе место на этапе. Кстати, на его автомобиле тоже установлен трехлитровый «Порше», а не «Татра».

К сожалению, нашим спортсменам пока похвастаться нечем. В прошлом году только Алексей Шаров пытался бороться с зарубежными гонщиками. Остальные после неудачных экспериментов с роторным двигателем ВАЗ к чемпионату Европы стали относиться с прохладцей. Причины, конечно, понятны — отсутствие средств на покупку приличного мотора. Но, как говорится, под лежащий камень вода не течет. А без достойных соперников русские баггисты рискуют зарыть талант в землю. Может быть, им стоит последовать примеру своих коллег, выступающих на легковых автомобилях, что не сидели сложа руки и, похоже, начинают торить тропинку к европейскому пьедесталу.

В. КРЮЧКОВ,
фото автора

этап, оба «Рено» наконец-то попали в пятерку сильнейших. Ерофеев пропустил вперед лишь Фолланда и стал вторым. Макаров дважды побеждал немца в предварительных заездах, но в финале финишировал пятым, вслед за братьями Морис — Марком и Фабрисом. Кстати, в отличие от наших спортсменов, французский дуэт работал слаженно. Марк атаковал Фолланда и Ерофеева, а Фабрис прикрывал его тылы, выполняя функции вышибалы.

После четырех этапов чемпионата никто, в том числе Фолланд, не обладает

Положение после четырех этапов Класс Д2/3500 (легковые автомобили): 1. Р. Фолланд (D, «Ауди-купе S2») — 71 очко; 2. М. Морис (F, «Пежо-205») — 57; 3. В. Макаров (R, «Рено-21») — 50; 4. А. Ерофеев (R, «Рено-21») — 40; 5. Х. Манделл (D, «Субару») — 34; 6. А. Кривобоков (R, «Самара-1600») — 28; 7. В. Джежела (R, «Самара-1800») — 26... 11. В. Бузланов (R, «Самара-1800») — 17... 13. А. Миронов (R, «Алеко-Кваттро») — 13. **Класс Д3/3500 (багги):** 1. Х. Раммель (A, «Порше») — 60 очков; 2. Л. Рибейро (P, «Порше») — 59; 3. Ж.-П. Винсендо (F, «Пежо») — 58; 4. И. Верслус (B, «Лянча») — 38; 5. Р. Бер (D, «Ауди») — 29; 6. Ф. Тулле (F, «Порше») — 26.

ВОСТОЧНАЯ МУДРОСТЬ

Никогда бы не подумал, что столько теплых чувств может вызвать обычная программка одного из этапов далеко не самой престижной формулы «Опель-Лотос». Но, надеюсь, те читатели, кто не первый год следит за событиями в отечественном автоспорте, меня поймут. Среди немецких, итальянских, швейцарских, южноамериканских фамилий я вдруг увидел: № 35 — Райн Пильве, Эстония, команда «Апекс Рэйсинг».

Кто-то может сказать: «А, Эстония — отрезанный ломоть!» И все же — чемпион СССР 1986 года среди юношей, член сборной страны по картингу — согласитесь, за карьерой этого парня, за какую бы страну он теперь ни выступал, все мы будем следить с большой долей симпатии. К тому же Райну всего лишь 23 года — возраст вполне подходящий для начала гоночной карьеры на европейской сцене.

Все это вместе взятое



и заставляло с особым интересом ожидать начала сезона в формуле «Опель-Лотос», за последние несколько лет прочно зарекомендо-

вавшей себя настоящей кузницей талантов. Достаточно, думаю, привести всего два имени — Мика Хаккинен и Рубенс Баричелло.

Райн Пильве стал первой ласточкой. Будем надеяться, что она сделает погоду и уже в будущем году мы увидим в формуле «Опель-Лотос» и других молодых пилотов из бывшего Союза.



В нынешнем сезоне в этих состязаниях произошли некоторые технические изменения. Иным стал внешний облик автомобилей (их по-прежнему изготавливают на английском заводе «Рейн-ард»), а также появился новый 2-литровый мотор с 16-клапанной головкой, главное отличие которого — система впрыска топлива вместо двойного «Вебера». Мощность двигателя осталась прежней, зато увеличился крутящий момент.

А вот состав участников изменился чуть ли не полностью. Всего десяток гонщиков остались в «Опель-Лотос» на следующий год, и среди них — никого из первой пятерки. А единственный «второгодник», кому на старте удалось выйти в лидеры, — 22-летний итальянец Патрик Кринелли. Главными его оппонентами в начале сезона стали 20-летний Дино Морелли (он из Северной Ирландии, несмотря на итальянские имя и фамилию) и его ровесник датчанин Ян Магнуссен.

Именно эти трое поделили между собой победы на первых трех этапах Евросерии-93 — в Донингтон-Парке (там было два заезда) и Имоле. Эти состязания проходили перед этапами формулы 1 в качестве так называемых гонок поддержки и вызвали большой интерес. Если не публики (в Англии шел дождь, а итальянцы были настолько поглощены «болением» за «Феррари», что обращали внимание, казалось, только на красные автомобили), то специалистов и менеджеров многих команд Ф1.



К сожалению, не смогли они оценить по достоинству возможности Райна Пильве. Ни самого эстонского гонщика, ни команды «Апекс Рэйсинг» на стартовых этапах сезона не оказалось. Вновь виноваты стали столь привычные всем нам экономические трудности.

Сколько ни говори «халва», а во рту от этого сладко не станет. Точно так же можно годами с умным видом рассуждать о шансах наших автогонщиков в соревнованиях мирового уровня, а чемпионаты между тем будут проходить без их участия.

И тем не менее, по старинной, очевидно, привычке мы раз за разом во всеуслышание заявляем о том, что намерены покорить гоночный Олимп — тем или иным способом. И никак почему-то не доходит до нас, что в автоспорте мало одного хотения. Только тогда, когда у некоей группы людей появится возможность содержать команду и в течение года регулярно принимать участие в стартах какого-то чемпионата, только тогда, когда появятся спонсоры, готовые выложить на это сотни (да-да, сотни, на меньшее не рассчитывайте!) тысяч долларов, только тогда мы сможем сказать: наш пилот сделал первый шаг по трудной и опасной дороге к званию чемпиона мира.

Пока же мы в основном говорим «халва»...

М. МЕДВЕДЕВ

PS. И вот, наконец, свершилось! Пока этот номер готовился к печати, в бельгийском Спа-Франкоршам Райн Пильве не только вышел на старт, но и сумел добыть первое очко, финишировав десятым. После девяти из шестнадцати этапов положение в чемпионате выглядит так:

1. Ян Магнуссен (DK) — 97 очков; 2. Патрик Кринелли (I) — 85; 3. Винсент Радермекер (B) — 80; 4. Джонни Хаузер (CH) — 69; 5. Дино Морелли (GB) — 60; 6. Сандро Споласоре (I) — 51; 7. Оливер Мартини (I) — 47; 8. Педру Коусейру (P) — 45; 9. Мануэль Жиау (P) — 43; 10. Хуберт Штримбергер (A) — 36... 21. Райн Пильве (EW) — 1.

ЧУЖИЕ ЗДЕСЬ НЕ ЕЗДЯТ

Именно так в одной фразе можно было описать стартовые этапы открытого чемпионата России по картингу. Причина проста — ни москвичам, ни петербуржцам, ни курянам просто не по карману дорога за Урал. Вот почему на Братском картодроме, расположенном по соседству с одной из крупнейших в мире гидроэлектростанций, борьба шла лишь между сибиряками — гонщиками Братска и Кемерово.

В классе "Союзный"



сильнее оказались гости — Михаил Козлов и бронзовый призер прошлогоднего чемпионата Олег Балаганский. Хозяева больше боролись со своими моторами, нежели с соперниками. Александр Меньков — единственный из братчан, не ударивший в грязь лицом. В формуле "ЧеЗет" равных ему не было.

С берегов Ангары чемпионат перекочевал на тысячу с лишним километров к западу, в верховья другой великой сибирской реки —

Оби. Второй год подряд главным организатором соревнований в Барнауле является предприятие "Росси-карт". "Кто-то вкладывает средства в произведения искусства, а я люблю картинг, — сказал мне руководитель предприятия Андрей Лукин, — и не вижу ничего зазорного в трате денег на проведение соревнований".

В Барнауле участников было уже поболее; да и география их расширилась. Были даже гости из-за рубежа — из Узбекистана и Казахстана. Правда, только Владимир Адюкин в бескомпромиссном классе смог успешно бороться с ветеранами российского картинга толльяттинцем Анатолием Синегубовым и новосибирцем Николаем Строганцевым. В таком порядке и распределились места на пьедестале.

Наиболее интересными стали соревнования в классе "Союзный". Налетевший предгрозового ветер испортил всю наладку двигателей братчанам, так что основные претенденты на награды не попали даже в шестерку. Успешно борьбу с погодой выдержал только Олег Балаганский, ставший первым. Следом за ним отмашку получили гонщики из Новотроицка Николай Калинин и Владимир Пушкарев — хозяева следующего этапа.

Он пройдет в Оренбурге, еще почти на две тысячи километров западнее. А потом будет Курск, Санкт-Петербург, Подмосковье. И там уж, конечно, соберутся все сильнейшие.

ОТКРЫТЫЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КАРТИНГУ

I этап, Братск, 30 мая. Класс "Союзный": 1. М. Козлов — 15 очков; 2. О. Балаганский — 12 (оба — Кемерово); 3. С. Евсютин — 10; 4. В. Ларионов — 9; 5. А. Углов — 8 (все — Братск); 6. В. Шмаров — 7 (Ангарск).

Формула "ЧеЗет": 1. А. Меньков — 15 (Братск); 2. А. Бибо — 12 (Кемерово); 3. А. Акимов — 10; 4. С. Тимофеев — 9; 5. Д. Гоголицын — 8; 6. С. Улитин — 7 (все — Братск).

II этап, Барнаул, 5—6 июня. Класс "Союзный": 1. Балаганский — 15; 2. Н. Калинин — 12; 3. В. Пушкарев — 10; 4. В. Суций — 9 (все — Новотроицк); 5. С. Дурновцев — 8 (Омск); 6. А. Фадин — 7 (Тольятти).

Формула "ЧеЗет": 1. Тимофеев — 15; 2. Меньков — 12; 3. Бибо — 10; 4. Д. Худяков — 9 (Новотроицк); 5. В. Мартыанов — 8 (Ташкент); 6. Н. Панфилов — 7 (Бишкек).

Класс "К": 1. В. Адюкин — 7,5 (Караганда); 2. А. Синегубов — 6 (Тольятти); 3. Н. Строганцев — 5 (Новосибирск); 4. А. Часовников — 4,5 (Караганда); 5. М. Носов — 4 (Новосибирск); 6. В. Бутров — 3,5 (Тольятти).



Крылья «Скудерии»

Сколько бы ни говорили о том, что «Феррари» — это настоящая легенда автоспорта, краса и гордость всей Италии, все же нам трудно понять, насколько особое место занимает этот автозавод и гоночная команда в сердцах жителей Апеннинского полуострова. Взгляните, к примеру, на наш снимок. Что это, по-вашему, такое? Американский истребитель F-104 — ни

много ни мало подарок Военно-Воздушных Сил Италии легендарному «Коммендаторе» и его «Скудерии Феррари». Благодарные пилоты привезли и установили его на лужайке за домом, в котором много лет жила семья Энцо, внутри испытательной трассы Фиорано. На корпусе крылатой красной (как и положено) машины написано... конечно же, «Феррари».



«18 лунок вокруг земного шара»

Так называются соревнования по гольфу, которые входят в программу чемпионата мира среди... раллистов. Этот турнир для водителей, штурманов и гостей проводится уже шестой раз. В нынешнем году он стартует в гольф-клубе «Глифада» под Афинами накануне старта ралли «Акрополис» и продолжится в Аргентине, Сан-Ремо и Испании. Три лучших результата из четырех пойдут в зачет. «Серия эта очень популярна у спортсменов», — говорит ее организатор Пьеро Содано. Действительно, среди самых активных участников турнира — Юха Канккунен и его штурман Юха Пииронен, Карлос Сайнс, Алекс Фьорио, Дидье Ориоль. Но не подумайте, что это всего

лишь развлечение — достаточно взглянуть на список спонсоров «18 лунок» — «Малборо», «Пирелли», «Тойота».

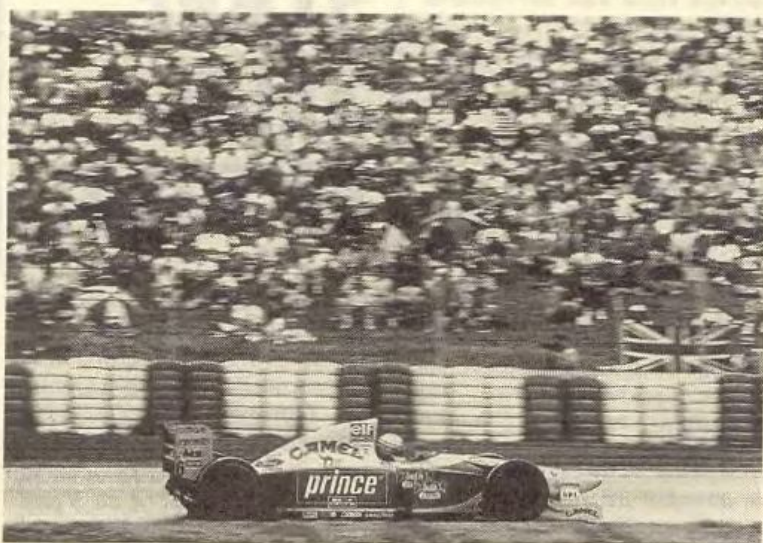


Трезер и «Опель» бросают вызов

В последнее время все большую активность в автоспорте проявляет «Опель». Все чаще на трассах ралли и кольцевых гонок мелькает «молния» немецкой фирмы. Не в последнюю очередь это связано с новым шефом спортивного отдела завода — Вальтером Трезером. Сам в прошлом гонщик («кузовное коль-

цо», формула 3, ралли), он уже успел поработать в «Ауди» и даже создал собственную карликовую фирму по производству спортивных автомобилей. Настроен экс-пилот по-боевому: он считает, что через годик-другой «Опель» поборется с «Лянчей» и «Тойотой» в мировом раллийном первенстве.

Любишь кататься...



Не секрет, что благосостояние гоночных «конюшен» формулы 1 во многом зиждется на солидных спонсорских вливаниях. По сути дела фирмы покупают место для размещения своей рекламы на автомобиле. Причем стоимость его напрямую зависит от того, насколько часто та или иная часть кузова маши-

ны попадает в объективы телекамер. Скажем, в «Бенеттоне» цена колеблется от 1,6 млн. (нижняя часть носового обтекателя) до 27 млн. долларов (капот двигателя). Еще дороже обходится реклама на ступице рулевого колеса. Правда, лишь в том случае, если телекамера установлена на самой машине.

По стопам Джона Сертиза?

Нет такого итальянского мальчишки, который бы не мечтал прокатиться на «Феррари». Но этого парня привело в боксы «Скудерии» в Имоле во время Гран-при Сан-Марино, думается, не только праздное любопытство. В свое время чемпионом мира сумел стать за рулем «жеребцов из Маранелло» англичанин Джон Сертиз — признанный

король кольцевых мотогонок. Может быть, для 20-летнего Лориса Капиросси, двукратного победителя первенства мира по мотогонкам в классе 125 см³, пример старшего товарища окажется заразительным? Во всяком случае, молодой итальянец вел в Имоле весьма оживленные беседы с руководством знаменитой «конюшни».



Чтобы быть еще богаче



Мы уже писали в нашем журнале (1993, № 3) о том, что финансовое здоровье океанского чемпионата IMSA не вызывает как будто никаких опасений. Но владелец Интернешнл Мотор Спорт Ассосийшн Майкл Коун, по-

видимому, не желает останавливаться на достигнутом. Во всяком случае, именно так можно расценить приглашение на пост президента и главного исполнительного директора IMSA Дэниэла Д. Гринвуда. Этот джентльмен начинал свою финансовую карьеру более 30 лет назад и успел поработать в крупнейших банках и маркетинговых фирмах Америки. В последние годы он был одним из известнейших независимых консультантов по вопросам спортивной рекламы. Он принимал участие в организации Игр Доброй Воли в Сизтле в 1990 году. Но наибольшую известность приобрел в бытность свою вице-президентом Лос-Анджелесского олимпийского комитета. Тогда Гринвуду удалось выкачать из спонсоров в бюджет Олимпиады более 100 миллионов долларов.

КраЗ поступил в гоночный класс

Кременчугский автомобильный завод стал четвертым заводом в СНГ, попробовавшим свои силы в Кубке ФИА по кольцевым гонкам на грузовиках. Новинка украинских автомобилестроителей, представляющая собой прототип на базе известного тягача, появилась впервые в прошлом году на трассе «Нюрбургринг» в Германии. За рулем дебютанта был известный в прошлом кольцевик Александр Медведченко.

Естественно, гоночный КраЗ привлек внимание западной прессы. Основой его мотора является танковый силовой агрегат. Кольцевой КраЗ имеет 2-тактный 5-цилиндровый дизель со встречно движущимися поршнями объемом 12,8 литра (система «Юнкерс») и в стандартном варианте развивает мощность в 750 л. с. (855 кВт) при 3000 об/мин. Коробка передач автоматическая собственной конструкции, передняя и задняя подвески независимые с торсионными элементами. Автомобиль оснащен передними дисковыми тормозами «Лукас», колесами АТС



и рулевым управлением немецкой фирмы ZF.

Имея такой литраж, КраЗ выступил во втором, среднем классе машин (11 951—14 100 см³) и в первом официальном заезде занял 14-е место. Улучшить этот результат на следующей день Александр Медведченко не смог из-за неисправности подшипника в задней подвеске и дифференциала. Но, как говорится, начало положено. Кременчугскому автомобильному заводу знакомы теперь моды на грузовом кольце.

Великий шелковый путь

Три года назад немецкая фирма BMW провела под эгидой ЮНЕСКО международный автомотопробег «По шелковому пути», маршрут которого проходил от Парижа до Астрахани. В нынешнем году примеру баварцев решила последовать недавно образованная Федерация автоспорта Казахстана. На этот раз пробег пройдет по территории четырех среднеазиатских республик бывшего СССР от Актюбинска до Алма-Аты через Красноводск, Ашгабад,

Бухару, Самарканд, Ташкент, Джамбул и Бишкек. За 15 дней путешественникам на 20 джипах, 30 мотоциклах и 12 грузовиках предстоит преодолеть расстояние в 5313 километров. Проект получил поддержку ЮНЕСКО и правительств Казахстана, Узбекистана, Туркменистана и Кыргызстана. Организаторы планируют в будущем сделать этот пробег традиционным, рассчитывая уже в 1994 году пригласить спортсменов из двадцати стран.

«Золотое крыло» для Хельмута Брадль

Америка привыкла к дорожным крейсерам не только среди автомобилей, но и мотоциклов. Немец Хельмут Брадль, вице-чемпион мира по кольцевым мотогонкам в классе 250 см³, во время отдыха в США получил возможность убедиться в этом. Он совершил поездку по штату Флорида за рулем 1500-кубового шестицилиндрового мотоцикла «Хонда-Голд Уинг» («Золотое крыло»). Трудно найти что-либо более контрастное, чем этот 368-килограммовый дорожный монстр, по отношению к 90-килограммовому гоночному мотоциклу, привычному Брадлю. Для маневров здесь предусмотрена передача заднего хода, а монотонность

долгих пробегов скрашивает радиоприемник. «Машина как раз подходит для американских дорог и расстояний, — считает гонщик. — Здесь почти нет поворотов, и комфорт совсем не лишний, когда за рулем мотоцикла сидишь часами. Да и вес машины на таких дорогах проблем не доставляет». В отличие от иных профессиональных гонщиков, не признающих мотоцикла вне состязаний, Брадль охотно садится в седло и на досуге. Правда, у действующего спортсмена его маловато. И все же Брадль урывает зимой часы, чтобы проехаться на «Хонде-эндуро», и к тому же решил приобрести дорожную «Хонда-CBR 900RR».

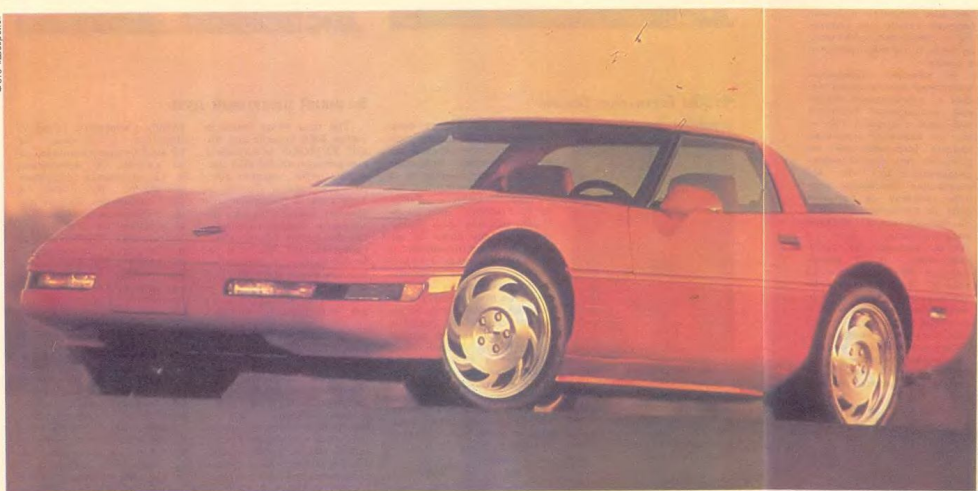
Чемпионам следует быть осторожнее

До конца 1993 года остается не так много времени, однако чемпионам мира все же стоит побережиться. Нынешний год оказался последним уже для второго победителя первенства планеты в формуле 1. Вслед за смертью Денниса Хьюма печальное известие пришло из Англии. 15 июня в возрасте 45 лет скончался Джеймс Хант. Так же как и у Хьюма, у него не выдержало сердце. Но в отличие от новозеландца, до конца сжимавшего руль гоночного автомобиля, Хант умер в своем доме в Уимблдоне.

Чемпион мира 1976 года за семь сезонов провел в Ф1 92 гонки, десять из которых выиграл, 14 раз занимал «пол-позиции» и восемь раз показывал лучшее время прохож-

дения круга. Более десяти лет Хант работал телекомментатором BBC — последний репортаж он вел из Канады 13 июня 1993 года.





Техническая характеристика автомобиля «Шевроле-Корвет» (в скобках — отличающиеся параметры модификации ZR-1)

Общие данные: снаряженная масса — 1541 (1580) кг; максимальная скорость — 260 (290) км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 5,0 (4,8) с; объем бака — 0,357 м³; запас топлива — 74 л; расход топлива при скорости 90, 120 км/ч и в городском цикле — 8,2; 9,6 и 17,4 л/100 км. **Размеры, мм:** длина — 4535; ширина — 1790; высота — 1177; база — 2444; колея спереди/сзади — 1466/1500; дорожный просвет — 120; радиус поворота — 6,3 м. **Двигатель:** 8-цилиндровый, V-образный (90°); рабочий объем — 5733 (5740) см³; диаметр цилиндра/ход поршня — 102×88 мм; степень сжатия — 10,5 (11,0); мощность (SAE, нетто) — 300 (405) л. с./221 (298) кВт при 5000 (5800) об/мин; максимальный крутящий момент (SAE, нетто) — 479 (540) Н·м при 3600 (5200) об/мин; система питания — многоточечный впрыск топлива с электронным управлением «АС-Рочестер». **Трансмиссия:** гидромеханическая автоматическая, 4-ступенчатая (механическая 6-ступенчатая коробка передач фирмы ZF); привод — на задние колеса. **Подвеска:** всех колес — независимая; передняя — на двойных поперечных рычагах; задняя — пятирычажная (для каждого колеса); спереди и сзади — однолистовая поперечная рессора из армированного углеволокна; амортизаторы — регулируемые, фирмы «Билштейн». **Рулевое управление:** реечное, с гидроусилителем, передаточное отношение — 15,7. **Тормоза:** привод — гидравлический, четырехконтурный, с усилителем и ABS/ПБС; механизмы — дисковые у всех колес; диски — вентилируемые, диаметр передних/задних — 305/201 мм. **Колеса:** из легкого сплава; передние — размером 8,5×17 дюймов, задние — 9,5×17 дюймов. **Шины:** «Гудри-Игл», модель GS-C; на передних колесах — размером P225/45ZR17, на задних — P285/40ZR17.

речной продувкой и центральным расположением свечи. Распределительные валы (их четыре) приводятся двойной цепью. Среди других особенностей мотора — масляный радиатор, подключаемый и отключаемый электронным устройством, свечи с платиновыми электродами, система впрыска с двумя форсунками на каждый цилиндр, рециркуляция отработавших газов для снижения выброса оксидов азота.

Двигатель LT5 появился недавно, в 1989 году. Видимо, понадобилось «новое оружие» на покупателей, заметно охладивших к «Корвету». В минувшем году его модернизировали, доведя мощность до 405 л. с. (71 л. с./л). Чем не «расцвет сил»? Но — любопытная деталь — система «Пауэр жей» позволяет ограничить мощность для нормальных условий езды 210 лошадиными силами (по-видимому, отключением цилиндров). Рациональное начало проявилось и в этом двигателе, параметры которого словно вызов разного рода требованиям «снизить», «ограничить», «уменьшить». Интересно и другое: мотор

Автосалон

«КОРВЕТ» ЭЛЕКТРОННОГО ВЕКА

Модель «Корвет» — это часть «американской легенды», устоявшегося представления об образе жизни и способе передвижения нации. Появившись в 1953 году (выходит, наша публикация — юбилейная!), он недолго стал для американцев символом спортивного автомобиля. Представленная здесь машина — результат эволюции, в ходе которой сменилось несколько поколений «корветов» (нынешнее выпускается не много ни мало десять лет, постоянно обновляясь). С июня 1953-го изготовлено более миллиона «корветов» — небывалый тираж для «Гран туризмо». Кстати, миллионный собрали совсем недавно, 2 июля 1992 года на заводе в Боулинг-Грин, штат Кентукки.

Юбилейный экземпляр поместили в национальный (!) музей «Корвета», находящийся неподалеку от завода. О сорокалетнем человеке говорит: «в расцвете сил»; эти слова как нельзя лучше характеризуют и новейшие «корветы» 1993 года. Двигатель LT1 базовой модели всего год назад пришел на смену LT98, выпускавшемуся с 1985 года. В LT1 по-новому выполнена система охлаждения — с подачей жидкости от насоса сначала в головки цилиндров, откуда — в блок. Она стала более эффективной и к тому же позволила благодаря устранению поперечного шланга уменьшить общую высоту двигателя. В нем используют синтетическое моторное масло «Мобил-1», ха-

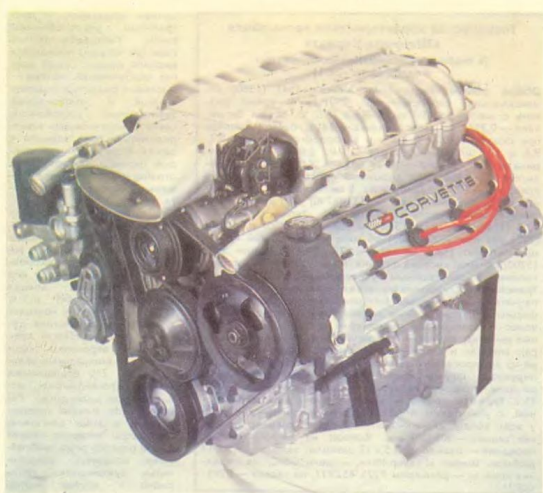
рактеристики которого настолько стабильны, что удалось отказаться от масляного радиатора. Благодаря этим и другим усовершенствованиям двигатель LT1 при том же рабочем объеме стал на 30 л. с. мощнее, чем его предшественник (все мощностные показатели приведены по американскому стандарту SAE — нетто и почти не отличаются от замеренных по европейским нормам). Однако в своей основе мотор LT1 — старый добрый американец. У него чугунный блок цилиндров, в развале которого расположен распределитель, штанговый (с гидротолкателями) привод клапанов. С учетом этих особенностей уровень форсировки мотора (допускаемые обороты 5700 в минуту, лит-



ровая мощность 52,3 л. с./л) довольно высок.

Иное дело — двигатель LT5 для более престижной модификации ZR-1. Его проектировали специалисты «Лотос дивижн» — знаменитой английской фирмы, ставшей теперь одной из «дивизий» могучей армии «Дженерал моторс». Этот агрегат сделан по фирменным рецептам «Лотоса»: легкий блок цилиндров из алюминиевого сплава, как и головки с четырьмя клапанами на цилиндр, полусферической камерой сгорания с попе-





Двигатель LT5 с алюминиевым блоком цилиндров и 32 клапанами спроектирован «Лотосом».

LT5 делает фирма «Мер-Круйзер», отделение «Брун-свиз» Мэри Пауэр — компании, производящей, как ясно из названия, силовые установки для судов. Поистине нет границ у гиперин «Дженерал моторс»!

Оба мотора, и LT1, и LT5, довольствуются бензином с октановым числом 91, но, разумеется, неэтилированным, поскольку оснащены каталитическими нейтрализаторами (по два на двигатель). Система включает также два кислородных датчика и электрический насос для подачи воздуха в выпускной трубопровод: тем самым снижают содержание углекислоты на стадии прогрева мотора.

Представление об американо-автомобиле неотделимо от автоматической трансмиссии. Такая четырехступенчатая коробка передач — стандартное оборудование базового «Корвета». А вот ZR-1 оснащают только механической шестиступен-

чатой, причем с электронным контролем переключения первой — четвертой передач, позволяющим выбрать невыгоднейший режим разгона. Такую коробку можно (без доплаты) установить и на базовую модель. Оригинальные подвески «Корвета» и в передней, и в задней — с упругими элементами служат поперечные однолинейные рессоры из композитного материала — сверхлегкого, высокопрочного, сохраняющего стабильные характеристики жесткости. Направляющие рычаги — кованые из алюминиевого сплава, что сделало подвески чрезвычайно легкими. Дополнительно машины оснащают (ZR-1 — серийно, остальные — по заказу) системой «Селектив райд контроля» — трехступенчатой регулировкой жесткости амортизаторов в зависимости от скорости, причем в отличие от других подобных устройств демпфирование изменяется и на ходе сжатия, и на ходе отдачи.

Контролировать поведение автомобиля, особенно на скользкой дороге, помогает комбинация еще двух сложных систем, поставляемых немецкой фирмой «Бош»:

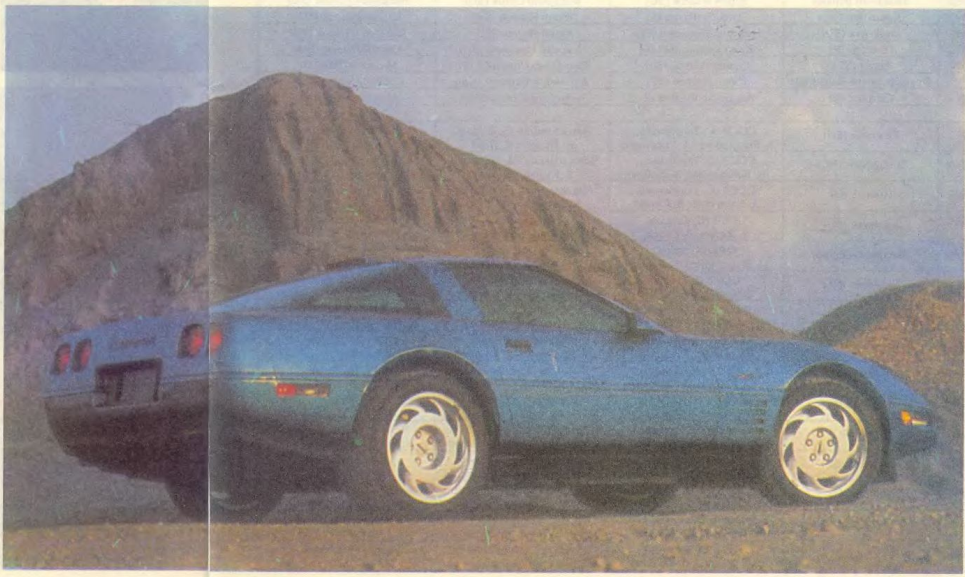
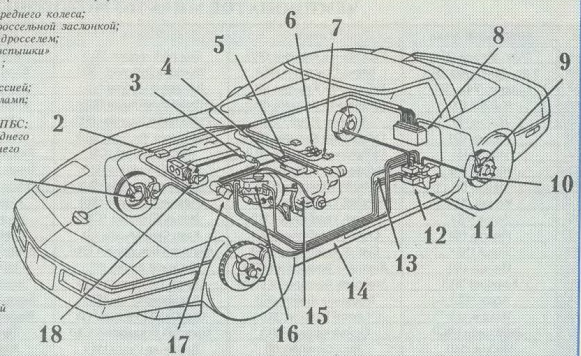
тим еще надувную подушку (правда, только для водителя) и устройство, сигнализирующее о падении давления в шинах.

К юбилею «Шевроле» приурочил выпуск серии машин со специальной отделкой, украшенных памятной эмблемой с цифрой «40» — то, что называют «лимитед э디션» (ограниченный тираж). Но, увы, другие цифры свидетельствуют, что все украшения бессильны вернуть красавцу «в расцвете сил» то внимание, которым он пользовался в середине восьмидесятых. Если в 1985-м продали 38 тысяч «корветов», то за девять месяцев 1992-го — всего 6,5 тысячи. Что тому причиной — судить трудно: может, общее ухудшение конъюнктуры (машина-то, не из дешевых). Но, по-видимому, десятилетний возраст оказался критическим даже для такой элитной модели — покупателям просто хочется видеть новую.

В. АРКУША

Основные элементы электронных систем управления:

- 1 — датчик скорости переднего колеса;
- 2 — блок управления дроссельной заслонкой;
- 3 — кабель управления дросселем;
- 4 — блок замедления вставки;
- 5 — кабель управления автоматической трансмиссией;
- 6 — блок контрольных ламп;
- 7 — выключатель; 8 — электронный блок ABS/ПБС;
- 9 — датчик скорости заднего колеса; 10 — скоба заднего тормоза; 11, 12 — гидравлический модулятор ABS/ПБС;
- 13 — трубопровод от насоса ПБС; 14 — тормозные трубопроводы;
- 15 — кабель темпостата (устройство для поддержания постоянной скорости);
- 16 — главный тормозной цилиндр; 17 — кабель управления дроссельной заслонкой; 18 — датчик положения дроссельной заслонки.



ПРИЗЕРЫ ЛИЧНОГО И КОМАНДНОГО ЧЕМПИОНАТОВ МИРА ПО МОТОГОНКАМ НА ЛЬДУ

Год	Место проведения	1 место	2 место	3 место
1966	Уфа, Москва (SU)	Габдрахман Кадыров (SU)	Виктор Кузнецов (SU)	Антонин Шваб (CS)
1967	Уфа, Ленинград (SU)	Борис Самородов (SU)	Вячеслав Дубинин (SU)	Владимир Цыбров (SU)
1968	Салават, Уфа (SU)	Габдрахман Кадыров (SU)	Владимир Цыбров (SU)	Борис Самородов (SU)
1969	Инцель (D)	Габдрахман Кадыров (SU)	Юрий Ламбоцкий (SU)	Владимир Цыбров (SU)
1970	Нассье (S)	Антонин Шваб (CS)	Габдрахман Кадыров (SU)	Курт Вестлунд (S)
1971	Инцель (D)	Габдрахман Кадыров (SU)	Владимир Чекушев (SU)	Милан Шпинька (CS)
1972	Нассье (S)	Габдрахман Кадыров (SU)	Антонин Шваб (CS)	Владимир Пазников (SU)
1973	Инцель (D)	Габдрахман Кадыров (SU)	Борис Самородов (SU)	Владимир Пазников (SU)
1974	Нассье (S)	Милан Шпинька (CS)	Владимир Цыбров (SU)	Габдрахман Кадыров (SU)
1975	Москва (SU)	Сергей Тарабанько (SU)	Владимир Цыбров (SU)	Сергей Казаков (SU)
1976	Ассен (NL)	Сергей Тарабанько (SU)	Милан Шпинька (CS)	Кони Самуэльссон (S)
1977	Инцель (D)	Сергей Тарабанько (SU)	Кони Самуэльссон (S)	Зденек Кудрна (CS)
1978	Ассен (NL)	Сергей Тарабанько (SU)	Анатолий Бондаренко (SU)	Анатолий Гладышев (SU)
1979	Инцель (D)	Анатолий Бондаренко (SU)	Владимир Любич (SU)	Зденек Кудрна (CS)
1980	Калинин (SU)	Анатолий Бондаренко (SU)	Сергей Тарабанько (SU)	Владимир Сухов (SU)
1981	Ассен (NL)	Владимир Любич (SU)	Владимир Сухов (SU)	Анатолий Гладышев (SU)
1982	Инцель (D)	Сергей Казаков (SU)	Пер-Олоф Сирениус (S)	Владимир Субботин (SU)
1983	Эйндховен (NL)	Сергей Казаков (SU)	Анатолий Бондаренко (SU)	Эрик Стенлунд (S)
1984	Москва (SU)	Эрик Стенлунд (S)	Владимир Сухов (SU)	Юрий Иванов (SU)
1985	Ассен (NL)	Владимир Сухов (SU)	Ярмо Хирвасойя (SF)	Юрий Иванов (SU)
1986	Стокгольм (S)	Юрий Иванов (SU)	Владимир Сухов (SU)	Эрик Стенлунд (S)
1987	Западный Берлин	Юрий Иванов (SU)	Владимир Сухов (SU)	Виталий Русских (SU)
1988	Эйндховен (NL)	Эрик Стенлунд (S)	Юрий Иванов (SU)	Сергей Иванов (SU)
1989	Алма-Ата (SU)	Николай Нищенко (SU)	Юрий Иванов (SU)	Владимир Сухов (SU)
1990	Гетеборг (S)	Ярмо Хирвасойя (SF)	Николай Нищенко (SU)	Сергей Иванов (SU)
1991	Ассен (NL)	Сергей Иванов (SU)	Пер-Олоф Сирениус (S)	Михаэль Ланг (D)
1992	Франкфурт-на-Майне (D)	Юрий Иванов (SU)	Антонин Клатовски (CS)	Стефан Свенссон (S)
1993	Саранск (R)	Владимир Фадеев (R)	Александр Балашов (R)	Михаэль Ланг (D)
1979	Калинин (SU)	СССР (С. Тарабанько, А. Бондаренко, А. Гладышев)	Чехословакия (З. Кудрна, И. Йироут, С. Дик)	ФРГ (Л. Освальд, Х. Вебер, А. Штикль)
1980	Эйндховен (NL)	СССР (С. Тарабанько, А. Бондаренко, В. Любич)	Чехословакия (М. Шпинька, З. Кудрна, С. Дик)	Швеция (Х. Юханссон, П.-О. Сирениус, Б. Дедеринг)
1981	Инцель (D)	СССР (С. Тарабанько, А. Гладышев, В. Сухов)	Чехословакия (З. Кудрна, М. Шпинька, С. Дик)	Швеция (Х. Юханссон, С. Ваттманн, П.-О. Сирениус)
1982	Калинин (SU)	СССР (С. Казаков, В. Любич, В. Сухов)	Чехословакия (М. Шпинька, З. Кудрна)	Швеция (Э. Стенлунд, П.-О. Сирениус, Х. Юханссон)
1983	Западный Берлин	ФРГ (Х. Вебер, М. Нидермайер, Г. Брандт)	Швеция (Э. Стенлунд, П.-О. Сирениус, Х. Юханссон)	СССР (В. Сухов, С. Казаков, А. Бондаренко)
1984	Девентер (NL)	СССР (В. Сухов, С. Казаков, В. Любич)	Швеция (Э. Стенлунд, П.-О. Сирениус, Х. Юханссон)	Финляндия (Я. Хирвасойя, Т. Синкконен, Й. Рауман)
1985	Инцель (D)	Швеция (Э. Стенлунд, П.-О. Сирениус, Т. Линдгрэн)	СССР (В. Сухов, Ю. Иванов, С. Казаков)	ФРГ (Х. Вебер, М. Нидермайер, Ноймаер)
1986	Ленинград (SU)	СССР (В. Афанасьев, Ю. Иванов, В. Сухов)	Швеция (Я. Сигурд, Т. Линдгрэн, П.-О. Сирениус)	ФРГ (Х. Вебер, Л. Освальд, М. Нидермайер)
1987	Херенвен (NL)	СССР (В. Сухов, Ю. Иванов, С. Иванов)	Швеция (Х. Юханссон, П.-О. Сирениус, Я. Сигурд)	ФРГ (Х. Вебер, Л. Освальд, Ноймаер)
1988	Гренобль (F)	СССР (Ю. Иванов, С. Казаков, В. Русских)	Швеция (Э. Стенлунд, П.-О. Сирениус, Я. Сигурд)	Финляндия (Х. Ларронмаа, П. Ньюбо, Я. Хирвасойя)
1989	Ассен (NL)	СССР (Н. Нищенко, Ю. Иванов, В. Русских)	Швеция (Э. Стенлунд, П.-О. Сирениус, С.-Э. Бьерклунд)	Чехословакия (С. Дик, А. Клатовски, Б. Франц)
1990	Алма-Ата (SU)	СССР (Н. Нищенко, Ю. Иванов, С. Казаков)	Швеция (П.-О. Сирениус, С.-Э. Бьерклунд, С. Свенссон)	ФРГ (М. Ланг, Х. Бауманн, Х. Вебер)
1991	Инцель (D)	СССР (Н. Нищенко, С. Иванов, Ю. Иванов)	Чехословакия (Б. Франц, С. Дик, А. Клатовски)	Швеция (П.-О. Сирениус, Ю. Фредрикссон, С.-Э. Бьерклунд)
1992	Оулу (SF)	Россия (В. Мартемьянов, А. Балашов, Ю. Иванов)	Швеция (Ю. Фредрикссон, П.-О. Сирениус, О. Вестлунд)	Германия (М. Ланг, Т. Диер, У. Верле)
1993	Ассен (NL)	Россия (А. Балашов, Вал. Иванов, В. Фадеев)	Швеция (П.-О. Сирениус, С. Свенссон, О. Вестлунд)	Нидерланды (Т. Боотсма, А. ван дер Хельм, Р. Я. Муннеком)

маршрутами ралли

Как известно, маршруты авторалли часто проходят по дорогам многих государств, а иногда и континентов. Неудивительно, что такие состязания привлекают к себе не только зрителей, но и почтовые ведомства самых различных стран. Так появляются издания, выпущенные в память о наиболее примечательных соревнованиях и их победителях. Иногда дата выхода в свет почтовых миниатюр приурочена к старту ралли. Тогда вместе с марками выпускаются конверты и открытки. На них наклеивают новые марки, а в местах старта, финиша или в промежуточных пунктах они гасятся специальными штемпелями. Собрать полный комплект таких почтовых документов, посвященных только одному ралли, задача достаточно сложная для филателиста. Если, конечно, он сам не принимал участия в соревновании.

К прародителям современных марафонских ралли вполне можно отнести беспримерные пробеги начала века, в первую очередь Пекин — Париж 1907 года протяженностью свыше 16 тысяч километров. Победителем тогда вышел итальянский князь Боргезе на «Итале», пересекший Евразию ровно

за два месяца. 80-летию этого события Республика Сан-Марино посвятила свою марку (1). К сожалению, автомобиль, изображенный на ней, лишь отдаленно напоминает «Италу»-победительницу.

По-видимому, одними из первых марок, посвященных ралли, можно считать выпущенную в 1953 году в Югославии серию из четырех миниатюр о 2-м Югославском Альпийском ралли (8), 2-м Адриатическом ралли, а также Международном автопробеге в Белграде (10) и Опатии (9).

Балканскому ралли 1965 года Болгария посвятила две марки (4, 7). На одной из них спортивная машина на фоне высотного здания курорта «Золотые пески», на другой — трасса соревнований, которые проходили по территории пяти стран Балканского полуострова. Как видите, болгарский художник не слишком себя утруждал. Как, впрочем, и его коллега из Лесото. Четырехмарочная серия государства, со всех сторон окруженного территорией ЮАР, посвящена по-

пулярному в 60-е годы ралли «Африка» и представляет маршрут и различные эпизоды этих состязаний. Однако изображенный на одной из миниатюр (5) автомобиль не имеет отношения не только к спорту, но и вообще ни к одной серийной модели тех лет.

Ралли «Африка» давно забылось. А вот «Сафари» по-прежнему пользуется мировой известностью. Ему посвятили в 1977 году свои марки Кения, Уганда и Танзания, по территории которых оно проходило. Интересно, что все три серии отличаются только названиями выпустивших их стран.

Для карликовых государств даже самые незначительные соревнования часто становятся прекрасным сюжетом для почтовых марок. Вот, например, Республика Сан-Марино в 1987 году выпустила миниатюру, посвященную 15-летию одного из этапов чемпионата Европы, ралли «Сан-Марино». На ней изображен король группы В середины 80-х годов, «маленький титан» «Пежо-205

1	2	3
4	5	6
8	9	10

Т16Е2» (3). Небольшой островок Мэн, имеющий почтовую независимость от Великобритании, тоже отметил собственный этап европейского первенства. Одна из марок серии, выпущенной к 100-летию автомобиля (6), посвящена «Манкс-ралли» 1981 года. На ней — британский экипаж Понд — Гриндрод на «Воксхолл-Шеветт», победители этих состязаний.

Завершает наш сегодняшний рассказ марка Мавритании 1969 года. Серия из четырех миниатюр понадобилась, чтобы уместить на них весь маршрут трансконтинентального ралли «Лондон — Сидней» 1968 года. На приведенной здесь (2) — европейская часть длинного пути.

Е. КОЧНЕВ

«ПЕЖО-504»

Французская фирма «Норев», увы, не отличается тщательностью проработки деталей своих моделей. Это вдвойне обидно, когда речь идет о машине «Пежо-504», успешно выступавшей в 70-х годах в ралли «Сафари».

У французов был широкий выбор конкретных прототипов для своей модели. В 1970 и 1971 годах третье место на «Пежо-

504» выиграл в Африке кениец Б. Шанкланд, в 1973 году его успех повторил швед У. Андерссон,

ныне шеф команды «Тойота тим Юроп», в паре с небезызвестным Ж. Тодтом. Наконец, в

1975-м он же добился в «Сафари» победы, но уже вместе с соотечественником А. Хертцем.

К сожалению, авторы модели надписями «East African Safari» на стартовых номерах лишь намекнули на успехи «Пежо-504» в этом ралли. В остальном декор машины не соответствует реальным автомобилям-призерам той поры.

Модель выполнена в масштабе 1:43 из металла с пластмассовым днищем.





Закрытый парк

ЧЕТЫРЕХТАКТНЫЕ КОНКУРЕНТЫ

Долгое время чемпионат мира по шоссейно-кольцевым гонкам занимал исключительное положение в мотоспорте. Однако лет двадцать назад у него появились конкуренты. Как ни странно, их рождение стало следствием засилья в технических парках двухтактных двигателей.

Спор между «двухтактниками» и «четырехтактниками» к середине 70-х годов приверженцами распредвалов и клапанов был окончательно проигран. Даже достойная восхищения попытка «Хонды», создавшей фантастический двигатель с овальными поршнями и восьми-

клапанными (!) головками цилиндров, не спасла положения. И одновременно с этим вспыхнули дебаты о том, что мотоспорт «зарулил не туда», что гоночные мотоциклы настолько оторвались от серийных, что никакого влияния на развитие обычной дорожной техники уже не оказывают (а это с начала века считалось благороднейшей функцией спорта). Стало быть, все надо менять, иначе можно совсем утратить любовь болельщиков и спонсоров (и неизвестно, что страшней).

В общем-то, все эти доводы шиты были белыми нитками. Во-первых, и раньше,

в 50-е и 60-е годы, «джилеры», «МВ-агусты» и «хонды» (не говоря уже о наших «востоках») были достаточно далеки от серийной продукции тех же фирм. Хотя, безусловно, их влияние на развитие дорожного мотоцикла невозможно отрицать. Во-вторых, японские фирмы доказали, что все-таки можно взять гоночную двухтактную «пятисотку» и путем несложных переделок превратить ее в приличный дорожный мотоцикл. Так почему же «двухтактники» возбудили всеобщую неприязнь?

Все объясняется очень просто, господа. Не ищите рукавицы — они за поясом.

Подойдите к мотодрому, скажем, «Бикерниек» во время тренировки перед «Кубком Балтики», когда по трассе проносятся и двухтактные «четвертушки», и четырехтактные superbайки. Теперь поняли? Да-да, звук — вот чего не могут простить истинные фаны двухтактной породе. В самом деле, в какое сравнение может идти их визгливая, задыхающаяся нота с уверенным басовитым гулом четырехтактного мотора? Казалось бы, такая малость...

Но, конечно, были и более серьезные соображения, реанимировавшие «четырехтактники». Как бы ни были хороши современные гоночные машины Гран-при, увы, покупатель обычных мотоциклов не способен воспринимать их как родных сестер своей «лошадки». Об этом говорит и тот факт, что японские дорожные реплики гоночных машин коммерческого успеха не имели и вскоре исчезли из производственных программ. Поэтому для мотоциклетных фирм всегда была привлекательной идея соревнований машин, как можно более приближенных к серийным.

Так на Британских островах возникла формула TT (ее появление спровоцировало исключение знаменитой гонки «Турист Трофи» из календаря чемпионата мира, как слишком опасной), а в США — гонки superbайков — приспособленных к соревнованиям серийных тяжелых мотоциклов. Но если формула TT, хоть и улучшившая с самого начала свой чемпионат мира, за пределами Великобритании не снижала поклонников, то американская затея вскоре пустила корни в Европе, а с 1988 года проводится официальный чемпионат мира superbайков, популярность которого уже можно сравнить с «классическим».

Основой технических требований к superbайкам остается их связь с серийной техникой. Поэтому машины для этих соревнований не могут существовать всего в нескольких экземплярах. Для допуска гоночной модели к соревнованиям superbайков фирма должна выпустить не менее 200 машин — если речь идет о фирмах европейского калибра, и 1000 мотоциклов для гигантов японского масштаба. Так что цена superbайков значи-

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СУПЕРБАЙКОВ

Фирма, модель	Рабочий объем двигателя, см ³	Максимальная мощность, л.с. при об/мин	Число передач	Сухая масса, кг	База, мм
"Дукати-888 Супербайк"	888	134—11200*	6	142	1430
"Кавасаки-ZXR750R"	748	145—13800	6	167	1420
"Ямаха-OW 01"	749	145—13200	6	165	1405
"Хонда-RC 30"	749	140—12750	6	165	1380
"Сузуки-GSX-R750R"	748	142—13000	6	170	1410

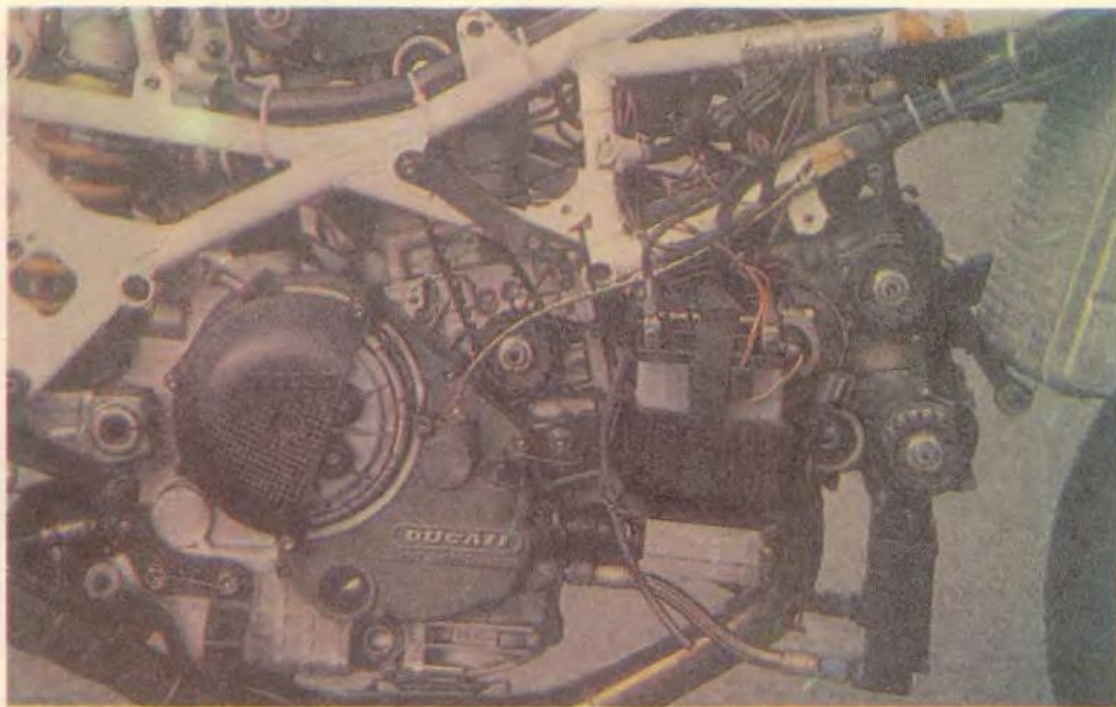
*Мощность двигателя указана не на выходном валу коробки передач, а на заднем колесе.

тельно ниже, чем у гоночных мотоциклов типа Гран-при. Кстати, эту их особенность уже в полной мере оценили спортсмены из Прибалтики.

Но, несмотря на относительно дешевизну, с технической стороны superbайки не менее интересны, чем чистокровные гоночные машины. К тому же они куда более разнообразны. Их гоночная формула позволяет максимальный рабочий объем двигателя 750 см³ для трех- и четырехцилиндровых двигателей и 1000 см³ — для двухцилиндровых. Двухцилиндровым двигателем, правда, располагает лишь один мотоцикл — «Дукати» итальянского концерна «Каджива». Но зато уже несколько лет именно он сохраняет абсолютное превосходство над японскими машинами.

О двухцилиндровом двигателе «Дукати» наш журнал уже писал (АМС, 1993, № 4). Иногда его называют V-образным, иногда же L-образным: один цилиндр расположен горизонтально вперед, другой — чуть отклонен от вертикального расположения назад. В каждой головке цилиндра — два распределительных вала и четыре клапана. Уникальная особенность этих двигателей — десмодромная система привода клапанов: каждый клапан не только открывается, но и закрывается специальными коромыслами с приводом от распределителя. Еще одна присущая только этому двигателю особенность — система впрыска топлива «Вебер-Марелли» с двумя форсунками на каждую камеру сгорания. Ее работой и системой зажигания управляет микропроцессор, который можно программировать индивидуально на каждую гонку.

Так же сильно отличается от прочих superbайков и ходовая часть итальянского мотоцикла. Рама сварена из труб хромомолибденовой стали и образует пространственную конструкцию, в которую в качестве силового элемента включен и двигатель. Передняя вилка — «перевернутого» типа, фирмы «Олинз». Задняя подвеска — с маятником из алюминиевого сплава, обеспечивающим прогрессивную характеристику рычажным механизмом и одним центральным амортизатором «Олинз». Литые колеса оснащены дисковыми тормозами с гидروприводом, причем диск заднего тормоза выполнен из композитного материала.



Хотя японские фирмы и ворчат по поводу предоставляемых двухцилиндровым моторам льгот (кроме увеличенного рабочего объема — к слову, «Дукати» ограничивается рабочим объемом двигателя «всего» 888 см³ — они могут иметь также меньшую массу), тем не менее сами они переходить на два цилиндра не собираются.

Если «Дукати» для рядового зарубежного мотоциклиста все-таки экзотика, то японские мотоциклы — варианты весьма популярных четырехцилиндровых 750-кубовых машин. В последнее время на гоночной сцене активны лишь фирмы «Кавасаки» и «Ямаха». Их мотоциклы весьма сходны между собой,

L-образный двигатель «Дукати» в стальной трубчатой раме.

Совершенно по-другому выглядят двигатель и рама японских машин — на снимке «Кавасаки».

А так смотрится без обтекателя «Ямаха».



Передний дисковый тормоз «Ямахи» из композитного материала удивляет своими малыми для гоночного мотоцикла размерами.

Уже перед стартом начинается прогрев шин. Состав резины их таков, что в полную силу работает лишь при определенной довольно высокой температуре.

Новая гоночная «Сузуки» уже с водяным охлаждением двигателя появилась на гоночных трассах.

так что большого греха не будет, если мы их описание совместим.

Оба мотоцикла имеют рядные 4-цилиндровые двигатели с жидкостным охлаждением и двумя верхними распредвалами. Разница в числе клапанов на каждый цилиндр: у «Кавасаки» их четыре, а у «Ямахи» целых пять — три впускных и два выпускных. Кстати, именно такую конструкцию имеет клапанный механизм гоночного мотора «Ямаха» формулы 1. Питание двигателя осуществляется четырьмя карбюраторами, зажигание — электронное, конденсаторное, программируемое лишь у «Ямахи». Двигатели установлены в рамы из алюминиевого сплава, диагонального типа (так называемый «дельтабокс»). Подвески и тормоза — такие же, как у мотоцикла «Дукати», да и изготовлены теми же фирмами — «Олинз» и «Брембо».

Два других японских гиганта «Хонда» и «Сузуки» от борьбы за первое место временно отошли и поэтому свои мотоциклы давно не обновляли. Интересны особенности мотоцикла «Хонда» — V-образное расположение четырех цилиндров двигателя, а также консольная подвеска заднего колеса. «Сузуки» же выпадает из японского стандарта тем, что применяла двигатель не с водяным охлаждением, а использовала в качестве охлаждающей жидкости масло из системы смазки, экономя на этом несколько килограммов массы.

Но ближайшее будущее обещает обострение конкурентной борьбы. Засилье «Дукати» японцам явно надоело. «Ямаха», «Кавасаки» и «Сузуки» недавно представ-



вили публике значительно обновленные варианты дорожных 750-кубовых машин, не скрывая, что на их основе вскоре появятся новые супербайки. «Хонда» же в глубокой тайне готовит новую модель-PC50 с прицелом на чемпионские лавры. Ходят также упорные слухи о том, что в борьбу вскоре включатся и две европейские фирмы — итальянская «Мото-Гуцци» с двухцилиндровой моделью «Дайтона» и английский «Триумф» с трехцилиндровым «Трофи». Во всяком случае, борьба за титул «супер» супербайка вскоре станет напряженнее. А это — лишний козырь одного из самых молодых в мотоспорте чемпионата мира в его борьбе со «старшим братом».

А. ВОРОНЦОВ

**Вниманию наших читателей
на Украине!**

*Теперь Вы можете оформить
подписку на журнал
"Автомотоспорт"
в любом местном отделении
связи
за украинские
купоны*

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

ФОРМУЛА 3000

I этап. Донингтон, Великобритания, 2 мая: 1. О. Беретта (I, «Рейнард-93D-Косворт»); 2. П. Лами (P, «Рейнард-93D-Косворт»); 3. О. Пани (F, «Рейнард-93D-Косворт»); 4. М. Папис (I, «Рейнард-93D-Косворт»); 5. П. Стюарт (B, «Рейнард-93D-Косворт»); 6. Дж. Симони (I, «Рейнард-93D-Джадд»).

II этап, Сильверстоун, Великобритания, 9 мая: 1. Ж. де Ферран (BR, «Рейнард-93D-Косворт»); 2. Д. Коултард (GB, «Рейнард-93D-Косворт»); 3. М. Бартельс (D, «Рейнард-93D-Косворт»); 4. Ф. Лагорс (F, «Рейнард-93D-Косворт»); 5. Стюарт; 6. А. Дзампедри (I, «Рейнард-93D-Косворт»).

Положение после двух этапов: 1. Беретта — 9 очков; 2. Ферран — 9; 3. Лами — 6; 4. Коултард — 6; 5. Пани — 4; 6. Бартельс — 4; 7. Стюарт — 4; 8. Папис — 3; 9. Лагорс — 3; 10. Симони — 1.

ЧЕМПИОНАТ NASCAR

I этап, Дайтона, 14 февраля: 1. Д. Джарретт; 2. Д. Эрнхардт (оба — «Шевроле-Лумина»); 3. Дж. Бодин; 4. Х. Стриклин (оба — «Форд-Тандерберд»); 5. Гордон («Шевроле-Лумина»).

II этап, Рокингем, 28 февраля: 1. Р. Уоллас («Понтиак-Гран-при»); 2. Эрнхардт; 3. Э. Ирван («Шевроле-Лумина»); 4. А. Кульвицки; 5. М. Мартин (оба — «Форд-Тандерберд»).

III этап, Ричмонд, 7 марта: 1. Д. Аллисон («Форд-Тандерберд»); 2. Уоллас; 3. Кульвицкий; 4. Джарретт; 5. К. Петти («Понтиак-Гран-при»).

IV этап, Атланта, 14 марта: 1. М. Шеперд («Форд-Тандерберд»); 2. Ирван; 3. Уоллас; 4. Гордон; 5. Р. Радд («Шевроле-Лумина»).

V этап, Дарлингтон, 28 марта: 1. Эрнхардт; 2. Мартин; 3. Джарретт; 4. К. Шрадер («Шевроле-Лумина»); 5. Уоллас.

VI этап, Бристоль, 4 апреля: 1. Уоллас; 2. Эрнхардт; 3. Петти; 4. Дж. Спенсер («Форд-Тандерберд»); 5. Аллисон.

VII этап, Норт-Уилкборо, 18 апреля: 1. Уоллас; 2. Петти; 3. Шрадер; 4. Аллисон; 5. Уолтрип.

VIII этап, Мартинсвилль, 25 апреля: 1. Уоллас; 2. Аллисон; 3. Джарретт; 4. Уолтрип; 5. Петти.

IX этап, Талладега, 2 мая: 1. Ирван; 2. Спенсер; 3. Джарретт; 4. Эрнхардт; 5. Руттман («Форд-Тандерберд»).

X этап, Сонома, 16 мая: 1. Бодин; 2. Ирван; 3. Радд; 4. Шрадер; 5. Петти; 6. Эрнхардт.

ЧЕМПИОНАТ IMSA

II этап. Майами, 21 февраля. «Кэмел GTP»: 1. Х.-М. Фанхио II (RA, «Игл Мк III-Тойота»); 2. Пи Джей Джонс (USA, «Игл Мк III-Тойота»); 3. Д. Теннисон — П. Кобб (CDN/USA, «Спайс-Шевроле»); 4. Д. Белл — Дж. Моретти (GB/I, «Ниссан NPT1-90-03»); 5. У. Тейлор (USA, «Спайс-Шевроле»); 6. М. Ройтер — Дж. Уинтер (D, «Порше-962C»). **«Бриджстоун Суперкар»:** 1. Д. Банди (USA, «Лотос-Эспри-Х180Р»); 2. Э. Пилгрим (USA, «Лотос-Эспри-Х180Р»); 3. Д. Марри (USA, «Лотос-Эспри-Х180Р»); 4. Х. Хейвуд (USA, «Порше-911-турбо»); 5. Ш. Рой (USA, «Шевроле-Корвет LT1»); 6. М. Гальярдо (USA, «Понтиак»).

III этап. Себринг, 20 марта. «Кэмел GTP»: 1. Фанхио — Э. Уоллас (RA/GB, «Игл Мк III-Тойота»); 2. Белл — Дж. Пол-м. (GB/USA, «Ниссан NPT1-09-03»); 3. Джонс — Р. Моран (USA, «Игл Мк III-Тойота»); 4. Теннисон — С. Фоссет — Ф. Миго (CDN/USA, «Спайс-Шевроле»); 5. К. Корд —

Дж. Адамс (USA, «Порше-962»); 6. Ройтер — Уинтер — Ч. Робинсон (D/D/USA, «Порше-962C»).

IV этап. Атланта, 18 апреля. «Кэмел GTP»: 1. Фанхио; 2. Джонс; 3. Б. Воллек — Р. Мейхнер (F/D, «Порше-962C»); 4. Теннисон; 5. Ройтер — Уинтер; 6. Белл — Моретти. **«Кэмел GT Лайтс»:** 1. П. Джонстон — Д. Марвин (USA, «Спайс-Акура»); 2. Т. Мак-Адам — Дж. Даунинг (USA, «Кудзу-Бюик»); 3. Б. Эрл — Б. Шрадер (USA, «Спайс-Акура»); 4. М. Шихан — Дж. Пейс (USA, «Кудзу-Мазда»); 5. Дж. Джонс — Н. Джеймсон (USA/CDN, «Альба-Форд»); 6. А. Лаззаро — С. Шалала (USA, «Фабкар-Порше»).

«Бриджстоун Суперкар»: 1. Марри; 2. Банди; 3. Хейвуд; 4. Х.-И. Штук (D, «Порше-911-турбо»); 5. Пилгрим; 6. С. Лассе (USA, «Лотос-Эспри-Х180Р»).

РАЛЛИ

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

VII этап. Челябинск, 17 апреля. 1-я зачетная группа: 1. А. Русаков — А. Шор — 16 очков; 2. А. Клепалов — В. Головачев (все — Екатеринбург) — 10; 3. С. Тихонов — С. Шавров (Первоуральск) — 6,6; 4. О. Медведев — В. Медведев (Ленинск-Кузнецкий) — 5,4; 5. А. Корзун — К. Корзун (Иркутск) — 4,3; 6. А. Никонов — Ф. Перепечко (Екатеринбург) — 3,4.

2-я зачетная группа: 1. А. Никоненко — С. Таланцев (Тольятти) — 30; 2. А. Панченко — Ю. Солоидов (Челябинск) — 23,6; 3. А. Медведев — И. Калугин — 19,6; 4. Б. Власов — Ю. Кузьмин (все — Екатеринбург) — 16,7; 5. С. Меркушев — А. Карпычев (С.-Петербург) — 13,9; 6. А. Копосов — И. Курячая (Екатеринбург) — 9,2.

АВТОКРОСС

ТРАДИЦИОННЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ, ПОСВЯЩЕННЫЕ ДНЮ ПОБЕДЫ. РЯЗАНЬ, 9 МАЯ.

В-11, 12-й класс (ГАЗ-51, -52): 1. В. Иванов (Зеленоград); 2. Ш. Хусаинов (Москва); 3. Л. Зимагоров (Чехов). **В-11, 14 класс (ГАЗ-53):** 1. В. Парамонов; 2. С. Уленков (оба — Арзамас); 3. А. Медведев (Рязань). **В-11, 15-й класс (ЗИЛ-130):** 1. В. Пикулев (Москва); 2. В. Трефилов (Бронницы); 3. И. Мухаметжанов (Москва). **В-10 (УАЗ):** 1. П. Дрофичев; 2. О. Борисов (оба — Москва); 3. Б. Джепаев (Ульяновск). **А-10 («Волга»):** 1. В. Парамонов (Рязань); 2. В. Загайнов (Н. Новгород); 3. А. Матюшин (Москва). **В-9, 1—7-й класс:** 1. А. Битков (Арзамас); 2. В. Когтнев (Красный); 3. С. Босько (Арзамас). **В-9, 7-й класс:** 1. С. Блинов; 2. А. Жуков (оба — Москва); 3. И. Усов (Новгород). **В-9, 8-й класс:** 1. Л. Хрипунов (Н. Чельны); 2. В. Мухин (Н. Новгород); 3. В. Дрокин (Рязань). **А-7, 8:** 1. Ю. Назаров (Тольятти); 2. А. Желудов (Москва); 3. А. Астанин (Н. Новгород).

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

IV этап. Херес, Испания, 2 мая. Класс 250 см³: 1. Т. Харада (J, «Ямаха»); 2. М. Бьяджи (I, «Хонда»); 3. Дж. Руджиа (F, «Априлия»); 4. Дж. Косински (USA, «Сузуки»); 5. Х. Брэдль (D, «Хонда»); 6. В. Цееленберг (NL, «Априлия»). **Класс 125 см³:** 1. К. Саката (J, «Хонда»); 2. Р. Вальдман (D, «Априлия»); 3. Т. Цуджимура (J, «Хонда»); 4. Х. Торронтеги (E, «Априлия»); 5. Н. Уеда (J, «Хонда»); 6. О. Петруччиани (CH, «Априлия»).

V этап. Зальцбург, Австрия, 16 мая. Класс 250 см³: 1. Д. Ромбони (I, «Хонда»); 2. Л. Капиросси (I, «Хонда»); 3. Брэдль; 4. Л. Реджани (I, «Априлия»); 5. Бьяджи; 6. Харада. **Класс 125 см³:** 1. Цуджимура; 2. Саката; 3. Д. Раудис (D, «Хонда»); 4. Э. Джанола (I, «Хонда»); 5. А. Саито (J, «Хонда»); 6. М. Бауманн (A, «Хонда»).

СУПЕРБАЙК

ЧЕМПИОНАТ МИРА

II этап. Хоккенхайм, Германия, 9 мая. 1-й заезд: 1. Дж. Фалаппа (I, «Дукати»); 2. Ф. Пировано (I, «Ямаха»); 3. К. Фогарти (GB, «Дукати»); 4. А. Слайт (NZ, «Кавасаки»); 5. А. Морио (F, «Кавасаки»); 6. С. Расселл (USA, «Кавасаки»). **2-й заезд:** 1. Расселл; 2. Х. Гаррига (E, «Дукати»); 3. Фалаппа; 4. Слайт; 5. Пировано; 6. С. Мертенс (B, «Кавасаки»).

МОТОЦИКЛЫ С КОЛЯСКОЙ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

I этап. Хоккенхайм, Германия, 9 мая: 1. С. Уэбстер/Г. Симмонс (GB, ADM); 2. Р. Биланд/К. Вальтисперг (CH, «Краузер»); 3. К. Клаффенбок/К. Парцер (AUS, ADM); 4. Ю. Лауслехт/Ю. Левинсен (SF, ADM); 5. С. Абботт/Дж. Тейлфорд (GB, ADM); 6. Т. Вуссен/К. Вуссен (CH, ADM).

МОТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Класс 125 см³. III этап. Натвич, Великобритания, 2 мая. 1-й заезд: 1. Д. Стрийбос (NL, «Хонда»); 2. И. Карлссон (S, «Сузуки»); 3. Р. ван Рис (NL, «Кавасаки»); 4. И. Демариа (F, «Сузуки»); 5. П. Трагтер (NL, «Хонда»); 6. П. Байер (D, «Сузуки»). **2-й заезд:** 1. Трагтер; 2. Байер; 3. Стрийбос; 4. Демариа; 5. ван Рис; 6. Карлссон. **3-й заезд:** 1. ван Рис; 2. Трагтер; 3. Байер; 4. Дж. ван ден Берк (NL, «Хонда»); 5. М. Пишон (F, «Хонда»); 6. Стрийбос.

IV этап. Гдыня, Польша, 16 мая. 1-й заезд: 1. Демариа; 2. ван Рис; 3. Карлссон; 4. Пишон; 5. Байер. **2-й заезд:** 1. Демариа; 2. Карлссон; 3. Трагтер; 4. Байер; 5. Пишон. **3-й заезд:** 1. Байер; 2. Пишон; 3. Трагтер; 4. Демариа; 5. ван Рис.

Класс 250 см³. V этап. Бокэр, Франция, 25 апреля. 1-й заезд: 1. Г. Альбертийн (ZA, «Хонда»); 2. Д. Шмит (USA, «Ямаха»); 3. К. Николл (GB, «Хонда»); 4. А. Пузар (I, «Ямаха»); 5. С. Эвертс (B, «Сузуки»); 6. П. Малин (GB, «Ямаха»). **2-й заезд:** 1. Эвертс; 2. Шмит; 3. Пузар; 4. М. Бервоетс (B, «Кавасаки»); 5. Б. Мур (USA, «Сузуки»); 6. Т. Паркер (USA, KTM).

VI этап. Капошвар, Венгрия, 9 мая. 1-й заезд: 1. Шмит; 2. Паркер; 3. Альбертийн; 4. Мур; 5. Эвертс; 6. Б. Лайлз (USA, «Кавасаки»). **2-й заезд:** 1. Шмит; 2. Мур; 3. Паркер; 4. Эвертс; 5. Альбертийн; 6. Р. Херринг (GB, «Хонда»). **3-й заезд:** 1. Шмит; 2. Т. Волланд (USA, «Сузуки»); 3. Николл; 4. Херринг; 5. Лайлз; 6. В. Девит (B, «Сузуки»).

Открытый класс. II этап. Зиттендорф, Австрия, 9 мая. 1-й заезд: 1. Ю. Нильссон (S, «Хонда»); 2. И. Боонен (B, «Кавасаки»); 3. Д. Кинг (NZ, «Кавасаки»); 4. Дж. Уотли (GB, KTM); 5. М. Ансти (GB, «Хонда»); 6. Ж. Мартенс (B, «Хонда»).

2-й заезд: 1. Ф. Росси (I, KTM); 2. Боонен; 3. Ансти; 4. Ж. Сметс (B, «Хусаберг»); 5. Ж. Мартенс; 6. Жаки Мартенс (L, «Хускварна»). **3-й заезд:** 1. Кинг; 2. Боонен; 3. Сметс; 4. Я. Мразак (CS, «Кавасаки»); 5. Уотли; 6. Жаки Мартенс.

III этап. Нючепинг, Швеция, 16 мая. 1-й заезд: 1. Нильссон; 2. Боонен; 3. Уотли; 4. Сметс; 5. Дж. Смит (GB, «Кавасаки»); 6. Ансти. **2-й заезд:** 1. М. Ханссон (S, «Кавасаки»); 2. Нильссон; 3. Кинг; 4. Сметс; 5. Г. Делепин (B, «Хонда»); 6. С. Мортенсен (DK, «Кавасаки»). **3-й заезд:** 1. Ханссон; 2. Нильссон; 3. Жаки Мартенс; 4. Кинг; 5. П. Векхонен (SF, «Хонда»); 6. Р. ван Левен (B, «Хонда»).

МОТОЦИКЛЫ С КОЛЯСКОЙ

II этап. Волен, Швейцария, 25 апреля. 1-й заезд: 1. Маллоус/Питерс (GB, EML-KTM); 2. Фюхрер/Казер (CH, VMC-«Кавасаки»); 3. Ленхерр/Вебер (CH, EML-KTM); 4. Фюссенеггер/Месбургер (A, EML-«Забель»); 5. Сомерс/Сомерс (B, EML); 6. Гоелтц/Стеттлер (VMC-«Забель»). **2-й заезд:** 1. Хюссер/Хюссер (CH, VMC-«Забель»); 2. Гоелтц; 3. Пир/Пир (CH, VMC-«Кавасаки»); 4. Копс/Вайнманн (NL, EML-«Забель»); 5. Бенс/Тоонен (NL, EML-«Забель»); 6. Ленхерр... 8. Прядеин/Завьялов (R, «Урал»-KTM). **3-й заезд:** 1. Фюхрер; 2. Ленхерр; 3. Гоелтц; 4. Пир; 5. Хюссер; 6. Кюн/Руф (D, EML-«Кавасаки»).

III этап. Халле, Нидерланды, 2 мая. 1-й заезд: 1. Фюхрер; 2. Лагемаат/Вейль (NL, VMC-«Хонда»); 3. Брустманн/Кишнер (D, EML-KTM); 4. Смит/Лукассен (NL, VMC); 5. Кристерс/Расманис (LT, KTM); 6. Гуваерс/Вербругге (B, EML-KTM)... 8. Прядеин. **2-й заезд:** 1. Бенс; 2. Ленхерр; 3. Джанссен/Джанссен (NL, KTM); 4. Брустманн; 5. Фюхрер; 6. Гоелтц... 15. Прядеин. **3-й заезд:** 1. Джанссен; 2. Бенс; 3. Брустманн; 4. Фюхрер; 5. Ленхерр; 6. Деволдере/Деволдере (B, EML).

IV этап. Бру, Франция, 9 мая. 1-й заезд: 1. Фюхрер; 2. Ленхерр; 3. Кюн; 4. Эйтридж/Брейс (GB, VMC-«Забель»); 5. Пир; 6. Гоелтц. **2-й заезд:** 1. Фюхрер; 2. Кюн; 3. Брустманн; 4. Эйтридж; 5. Ленхерр; 6. Хюссер. **3-й заезд:** 1. Кюн; 2. Веннингер/Шрейбер (D, EML-KTM); 3. Ване/Буве (F, EML-KTM); 4. Бьюмон/Бьюмон (F, EML-«Кавасаки»); 5. ван Хьюгтен/Виссер (NL, EML-KTM); 6. Пойриер/Пойриер (A, EML-KTM).

Положение после четырех этапов: 1. Ленхерр — 138 очков; 2. Кюн — 133; 3. Фюхрер — 125; 4. Гоелтц — 94; 5. Пир — 85; 6. Бенс — 77; 7. Брустманн — 74; 8. Хюссер — 72; 9. Баррат/Беллауд (F, EML-«Кавасаки») — 58; 10. ван Хьюгтен — 58.

ТРИАЛ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

I этап. Эттелбрук, Люксембург, 18 марта: 1. М. Коломер (E, «Бета»); 2. А. Бильбао (E, «Монтеса»); 3. Т. Ахвала (SF, «Априлия»); 4. Ж. Понс (E, «Гас-гас»); 5. Ж. Таррес (E, «Гас-гас»); 6. Д. Мильо (I, «Априлия»).

II этап. Билстэн, Бельгия, 25 апреля: 1. Таррес; 2. Ахвала; 3. Бильбао; 4. В. Камоцци (F, «Скорпа»); 5. Коломер; 6. Понс.

батурино, д. 21, кв. 13. Шундееву Евгению.

Предлагаю исчерпывающую информацию о рынке новых и подержанных машин любой страны с указанием цен на интересующие вас модели в зависимости от их года выпуска или пробега, рекомендации, необходимые документы. Энциклопедическая справочная информация о любой фирме, когда-либо выпускавшей автомобили. Чертежи и описание складывающихся и разборных компактных гаражей. Заявку и конверт с адресом. 362031, г. Владикавказ, а/я № 8 "авто". Белогуров И.О.

Объявления частных лиц публикуются в журнале "Автомотоспорт" БЕСПЛАТНО.

Ваши предложения направляйте по адресу: 103045, Москва, Селиверстов пер., 10, "Автомотоспорт".

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

Куплю журналы "Моторару", "Мотор сайкл Ньюс", "Моторару Веруер", "Моточиклизмо", а также любые журналы и тому подобное о СУПЕРБАЙКАХ за 1 номер 10.000 рублей, возможен обмен на журналы "Кваттторуоте" (об авто) за 1990 г., а также куплю сведения о мотоциклах Кавасаки-GPX750R, GTR1000, ZL1000 (фото и тех. хар. за 1 модель 1.000 руб.).

Куплю журналы "Автомотоспорт" за 1990—1991 г.г. по 300 рублей за номер. № 5, 6 за 1992 г. и № 4, 5, 6 за 1993 г. по 500 рублей за номер. Куплю старые журналы (60—90 г.г.) "За рулем". 188350, С.-Петербургская обл., г. Гатчина, ул. Матвеева, 12 "А", кв. 5. Рылов В. И.

Куплю любую информацию о гонщике Михаэле Шумахере или о формуле 1. 456573, Челябинская обл., Еткульский р-н, п. Ново-

5459

