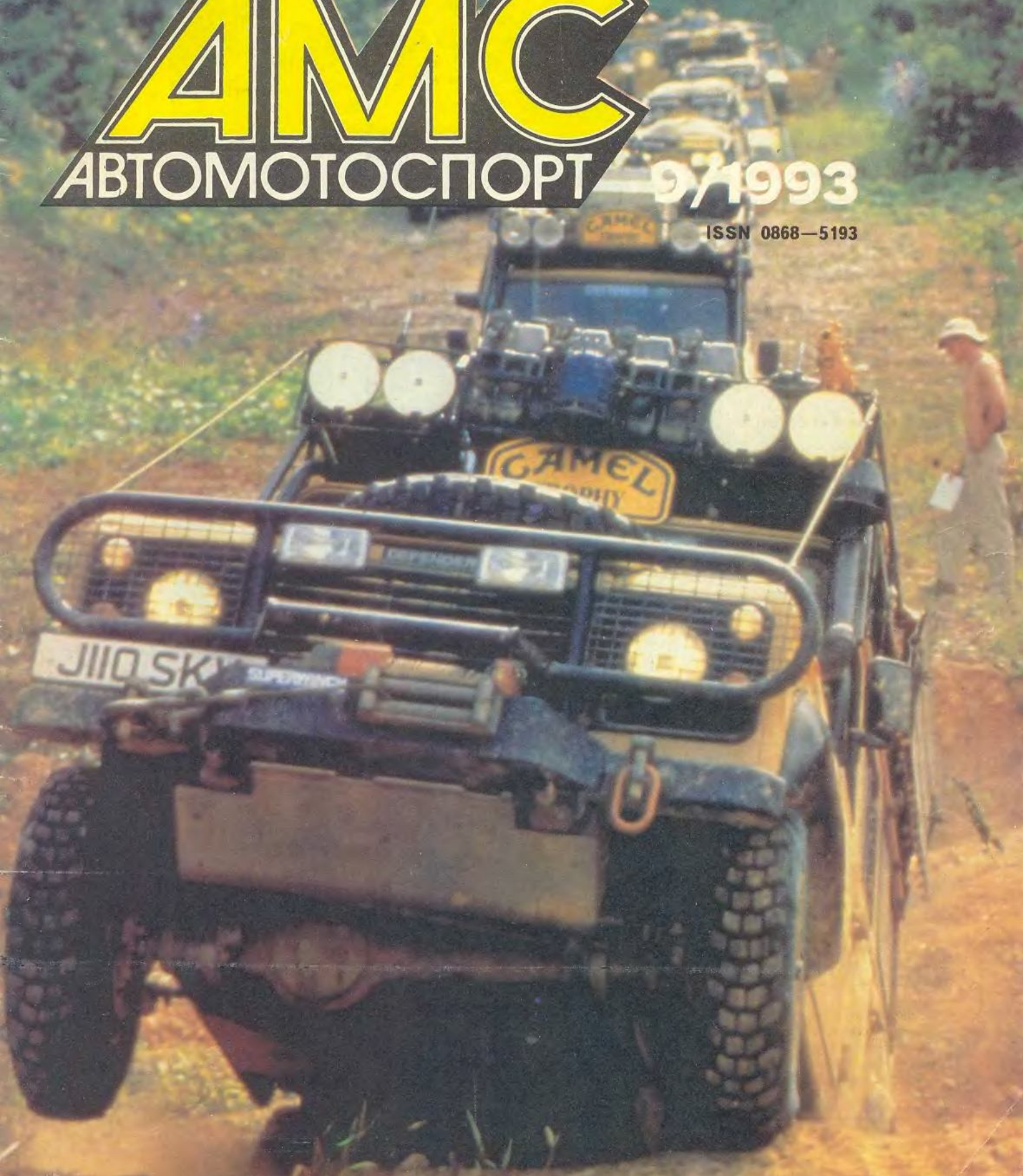


AMC

АВТОМОТОСПОРТ

9/1993

ISSN 0868—5193



Первый русский
автомобильный журнал

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

Издается с июня 1990 года
Выходит один раз в месяц

Главный редактор
С. Л. НЕЧАЮК

Редакционная коллегия:

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

Редакционный совет:

М. Л. ГОЛЬД,
А. А. МАЛЯВИН,
А. В. ПОТЕХИН,
С. В. УШАКОВ,
Г. И. ШУЛИК,
С. С. ЯКУЗОВ,
О. П. ЯРОВОЙ

Зав. отделом оформления
Л. В. РАССКАЗОВА

Корректор
М. И. ИСАЕНКОВА

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

Сдано в производство 25.06.1993 г.
Подписано к печати 13.08.1993 г.
Формат 84×108×1/16. Offset.
Усл. печ. л. 6,72. Тираж 90000
Зак. 1033.

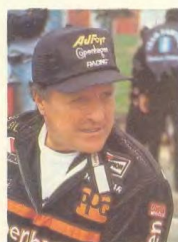
Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Министерства печати и информации
Российской Федерации.
142300, г. Чехов Московской обл.

На первой странице обложки:
"Камел Трофи-93".
На четвертой странице обложки:
вице-чемпион мира 1992 года
в Ф1 итальянец Риккардо Патресе.



12

Эмерсон Фиттипальди
вновь первый в
"старой
кирпичнице".



48

Энтони
Джозеф Фойт:
"Всеми своими
победами я
обязан моим
болельщикам".

45

Мотопрофи
едут
на Урал.



27

Электронное
волебство
формулы 1 на
улице
Монте-Карло.



18

Почти четыре
сотни
участников
и три десятка
тысяч
зрителей —
чемпионат
Франции по
автогонкам.



39

Первые шаги
советского
автоспорта
в архиве Викто-
ра Маржецкого.

58

Нестареющая
красавица
"Альфа-Ромео".

В НОМЕРЕ:

- 6 С. Нечаюк. РИСКОВЫЕ ИГРЫ БОЛЬШИХ ДЕТЕЙ
- 8 С. Трофименко. ЗАПИСКИ НА КАПОТЕ "ЛЕНДРОВЕРА"
- 12 А. Мельник. "Я ОТ ДЕДУШКИ УШЕЛ, Я ОТ БАБУШКИ УШЕЛ..."
- 16 ВОКРУГ КОЛЕС
- 18 А. Потехин. ПАСХАЛЬНАЯ МЕССА ФРАНЦУЗСКОГО АВТОСПОРТА
- 23 Б. Логинов. ЖАР-ПТИЦА ГАБДРАХМАНА КАДЫРОВА

ФОРМУЛА 1

- 27 Л. Шугуров. ЧЕЛОВЕК ИЛИ КОМПЬЮТЕР
- 31 А. Дмитриев. ЛЕГЕНДА, ДЛИННОЕ В ТРИ КИЛОМЕТРА
- 37 1968
- 38 "БРЭВХЭМ"
- 38 "МАРЧ"

- 39 ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ВИКТОРА МАРЖЕЦКОГО
- 42 В. Крючков. БОГ В ПОМОЩЬ, РАЛЛИСТЫ
- 44 Б. Логинов. ПЯТЬДЕСЯТ МУЖЧИН И ОДНА ДЕВУШКА
- 45 Б. Логинов. БЛЕСК И НИЩЕТА ПРОФЕССИОНАЛОВ
- 48 В. Крючков. ПО СЕКРЕТУ ВСЕМУ СВЕТУ
- 49 Е. Кочнев. ЗВЕЗДНЫЙ СБОР
- 50 А. Мельник. СВОЙ СРЕДИ СВОИХ
- 53 А. Сисюкин. МОТОР СОЮЗНОГО КЛАССА
- 56 ВОКРУГ КОЛЕС
- 58 В. Аркуша. САМАЯ КРАСИВАЯ «АЛЬФА»
- 61 ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТОВ IMSA ПО КОЛЬЦЕВЫМ АВТОГОНКАМ В КЛАССЕ GT
- 62 СТАТИСТИКА

Читайте в следующем номере:

Счастлиное воскресенье
чемпионата России
по автогонкам

МАГИЯ МОНТЕ-КАРЛО

Рассказ нашего специального
корреспондента Льва Шугурова
о Большом призе Монако
читайте на страницах 27–36.





Признайтесь, уважаемый читатель, не было для вас в детстве развлечения более соблазнительного, чем помесить грязь в песочнице или мутной весенней луже, которые представлялись нам тогда бескрайними болотами затерянных миров.

Но взрослые — это просто большие дети. Подчас им очень хочется как прежде отдаться во власть искренних желаний и где-нибудь отчаянно снова помесить грязь. Не потому ли не иссякает поток тех, кто стремится в участни-ки международной автомобильной экспедиции «Кэмел Трофи».

Должен заметить, что название это на редкость точно отражает суть самого события. Воистину только человеку сильному, терпеливому и неприхотливому, одним словом «верблюду», по плечу штурмовать тяжелейший маршрут. В нынешнем году его проложили по тропическим джунглям малайзийской провинции Саба на острове Борнео. На наших картах его называют Калимантаном.

Помните, у Ильфа и Петрова:

— Видите, вон идет человек в соломенной шляпе?

— Вижу, — высокомерно сказал Остап. — Ну и что же? Это губернатор острова Борнео?

— Это Паниковский, — сказал Шура. — Сын лейтенанта Шмидта.

По-моему, «великому слепому», из всех напитков предпочитавшему кефир, здорово повезло, что судьба уберегла его от должности губернатора Борнео. Иначе на тропическом острове при его здоровье, подорванном вольной охотой за гусями, третий сын лейтенанта

РИСКОВЫЕ ИГРЫ БОЛЬШИХ ДЕТЕЙ



Шмидта не протянул бы и недели.

Если вы хотите на себе испытать, что чувствует европейский человек, попав в тропический климат, натяните на себя штаны и рубашку, влезьте в туристские ботинки и закройте в бане. Но только не в сауне, где пар сухой, а в нашей русской. Эффект окажется примерно тот же.

Один из членов российского экипажа Коля Шустров пожаловался, что от жары он забывал даже простейшие слова. Хотя знает кроме русского еще два языка. Между прочим, Николай по профессии горный гид. Водит по трудным маршрутам искателей приключений из сытых стран, готовых платить большие деньги за возможность свернуть себе шею. Кому-кому, а ему то к трудностям не привыкать.

Вообще к местному солнцу меньше всего подходит эпитет «ласковое». Даже аборигены подчас не выдерживают его убийственных лучей. Скажем, во время церемонии старта «Кэмел Трофи» одна из девушек, услаждавшая взор гостей и министра культуры провинции Саба танцами, упала в обморок прямо на глазах ошоропешившей публики. Честно говоря, тот танец скорее напоминал хождение по раскаленным углям, если иметь в виду, что деревянный настил не один час поджаривался на 50-градусной жаре, а девушки исполняли хитроумные па босиком.

Единственное спасение от расплавленного воздуха — кондиционеры. Да вот беда, в джунглях они не предусмотрены. Кстати, о девственных лесах Борнео есть смысл сказать особо. Они считаются самыми древними на нашей планете. Их не затронуло своим холодным дыханием великое оледенение, так что они существуют в первозданном виде вот уже 130 миллионов лет. Носороги, крокодилы, райские птицы и обезьяны чувствуют здесь себя привольно. Более 2500 тысяч видов орхидей и других экзотических растений украшают леса острова. В том числе и самый крупный цветок — с метр в диаметре и девяти килограммов весом. Будто сознавая свою значительность, растение это цветет лишь неделю в году.

Однако пусть у вас не сложится впечатление, что нынешняя экспедиция «Кэмел Трофи» протяженностью около 1600 км проходила

чуть ли не по аллеям ботанического сада.

«Трасса, выбранная нами, — это настоящий вызов, там вас на каждом шагу будут подстерегать нешуточные опасности», — так напутствовал участников пробега Иан Чапмен, в прошлом британский военный, а ныне директор «Кэмел Трофи». В том, что слово офицера армии ее Величества крепко, как стены Тауэра, все мы вскорости убедились. И ваш покорный слуга одним из первых. Причем на собственном опыте. Забыв о советах бывалых покорителей джунглей, которые настоятельно рекомендовали как можно больше пить, спасаясь от обезвоживания организма, я схлопотал тепловой удар. Мою участь впоследствии разделит турецкий коллега, а итальянского журналиста укусила змея.

Надо ли говорить, что участники хлебнули лиха гораздо сильнее, чем мы, корреспонденты, стремившиеся при первой возможности юркнуть под спасительную тень живописной растительности и оттуда поболеть за своих. Ведь «Кэмел Трофи» — это еще и чуть-чуть соревнование.

В начале и перед финишем путешествия проводятся серии специальных заданий, или, как их именуют на английский манер, «таски». Организаторы этих своеобразных тестов, как и их босс Чапмен, почти сплошь отставные военные. А какие «специальные задания» может придумать для новобранцев старшина роты, те, кто служил в армии, наверняка себе представляют. Здесь одним умением управлять автомобилем не отделаешься, нужны подчас недюжинная физическая сила и «верблюжья» выносливость.

Представьте себе, например, такую картину: у вашего «Лендровера» развалилась коробка передач. Запасная есть, но на другом берегу реки. У вас же под руками ни лодки, ни плота. Это и есть задачка номер один. Решают ее члены экспедиции так. Пока одни связывают из предварительно опустошенных четырех пластмассовых кофров плотик, другие, переправившись на противоположный берег, натягивают над рекой трос лебедки. Он играет роль страховки, а то ведь 80-ки-

Окончание на стр. 11.

ЗАПИСКИ НА КАПОТЕ «ЛЕНДРОВЕРА»

В «Камел Трофи» есть суровый закон — участвовать в нем можно лишь один раз в жизни. Правда, это условие касается лишь тех двоих, кто официально составляет национальную команду. А вот журналисты, которые вместе с этим дуэтом продолжают весь маршрут, сидя на заднем сиденье «Лендровера», имеют счастливую возможность пускаться на поиски приключений хоть каждый год. Две экспедиции подряд компанию нашим участникам составляет Сергей Трофименко. По просьбе журнала «Автомотоспорт» он в ходе всего «Камел Трофи-93» вел дневник, странички из которого мы и предлагаем вашему вниманию.

5 мая

Первый вечер на просторах Борнео. Позади торжественный выезд из города, связанный с предостережением от нервотропки. Добавили жару и шотландцы из руководства экспедиции, которые решительно выжили с места церемонию в национальные и «камелотрофические» одежды. Все фоторепортеры сбегались к нашей машине, чтобы сделать редкое фото, и это явно не поправило организаторам. Но все позади, и вот уже у подножия горы Кинабалу раскинулась палатка, уютно кипит чайник. Мой напарник, журналист из газеты «Спорт-экспресс» Владимир Гескин, наливает «Столичной» за отъезд. Ребята же готовятся к завтрашним задачам, где предусмотрено несколько заданий на знание механической части автомобиля. Чтобы жизнь завтра показалась легче, Юра Строфилов дихорадоно ослабляет гайки амортизаторов, а Николай Шустров отработывает разбортовку колеса. К часу ночи все работы заканчиваем и заползаем в палатку. Только сейчас и наступают долгожданная прохлада.

6—7 мая

Подъем в 5.30, сборы, и вот мы уже на месте проведения специальных заданий.

Первое для нашего экипажа — качели, где надо сблизировать машину и удерживать ее в таком положении не менее 10 секунд. Затем еще целая серия трюков на водительское мастерство. Но до этого мы не дошли, так как и первый стал непреодолимым препятствием. Следующее задание — командное. Вместе с малайцами надо с помощью штатного оборудования машины переправить на другой берег реки коробку передач «Лендровера», весщую не менее 80 килограммов. Из водонепроницаемых чехлов соорудили плот, потрусили коробку передач и с грохотом поплыли переправлять ее на другой берег. Потом была переправа колес через реку, ориентирование, вождение по лесенке и многое другое, что в сочетании с сократившей жарой привело наших ребят в состояние, близкое к трюкам. После первых двух дней мы занимали 10-е место из 16.

А вечером 7 мая в путь. Вперед, в непроходимые джунгли Борнео, о которых я мечтал с детства, занятаясь произведениями капитана Майн Рида. Какофония звуков ночных джунглей просто поражает — это огромный оркестр, где есть все инструменты. Потрясенные, мы молча стоим около машины, вдыхая приторный аромат леса.

Но, похоже, наши brave проводники-организаторы немного оплошали, так как в темноте никак не могли найти дорожку, ведущую в сторону «Затерянного мира» — так на-



зывается место, куда стремится наша экспедиция. Бивуак разбиваем около реки на каменистом откосе.

8 мая

Подъем в 4.30 и снова в путь. Узкие, извилистые дорожки в горах. Судя по всему, последний раз машина проезжала по ним лет 10—15 тому назад. После трех часов езды первая преграда — разрушенный мост через ручейку метров десять шириной. Все действует слаженно, так как строительство мостов входило как элемент в специ-



альные задания. Через час переправа готова, и все 30 «лендроверов» вновь в пути. К вечеру мы достигли места, где мост надо было строить длиной метров пятнадцать. После двух часов напряженной работы он был готов, и машина одного из координаторов экспедиции — Марка Дея, взгромоздилась на плотное сооружение из бревен и металлоконструкций. (Каждая машина везет на себе четыре широкие алюминиевые полосы, в обычной жизни — покрытие для временных аэродромов, и пучки веревки. Кроме того, несколько машин везли как элемент в специ-

альные задания. Через час переправа готова, и все 30 «лендроверов» вновь в пути. К вечеру мы достигли места, где мост надо было строить длиной метров пятнадцать. После двух часов напряженной работы он был готов, и машина одного из координаторов экспедиции — Марка Дея, взгромоздилась на плотное сооружение из бревен и металлоконструкций. (Каждая машина везет на себе четыре широкие алюминиевые полосы, в обычной жизни — покрытие для временных аэродромов, и пучки веревки. Кроме того, несколько машин везли как элемент в специ-

альные задания. Через час переправа готова, и все 30 «лендроверов» вновь в пути. К вечеру мы достигли места, где мост надо было строить длиной метров пятнадцать. После двух часов напряженной работы он был готов, и машина одного из координаторов экспедиции — Марка Дея, взгромоздилась на плотное сооружение из бревен и металлоконструкций. (Каждая машина везет на себе четыре широкие алюминиевые полосы, в обычной жизни — покрытие для временных аэродромов, и пучки веревки. Кроме того, несколько машин везли как элемент в специ-



под откос. Слава Богу, никто не пострадал, но дальнейший путь им пришлось преодолевать без ветрового стекла, что в условиях тропических ливней удивительно сомнительное. Наконец, выехали на трассу, где должна петь душа истинного «камелотрофиста». Каждые 300—400 метров ледяная, каждый километр — постройка моста или переправы. Но душа уже не пела, так как по этой дороге мы двигались до самого утра и силы оставили многих. Тревожно забылись под утро на скамье на крыше машины.

9 мая

Переправа через реку. Специально сконструированный плот спущен на воду, и машины одна за одной отправляются на другой берег. Под палящим солнцем, когда температура доходит до 45 градусов, это была адская работа. Берега очень круты, и каждую машину водружали на плот с помощью лебедок. Все тридцать машин к пяти утра следующего дня были доставлены на другой берег. Два часа сна и снова в путь.

10 мая

Весь день и всю ночь ехали по относительно неплохой дороге. Привал устроили на какой-то лесопосадке. Как обычно, спали часа два-три и снова в путь — к загадочному затерянному миру, где впервые люди побывали лишь в 1984 году. А обнаружил это высокогорное плато с очень редкой фауной и флорой пилот самолета еще в 1947 году. Более 300 видов орхидей и растений, пожирившие насекомых. Только ради этого стоило сюда поехать. Но перед участниками экспедиции стояла задача собрать там дом для малайзийских ученых, которые изучают этот нетронутый край.

11 мая

В 6.30 утра стали готовить завтрак. Гречневую кашу с подсоленным маслом. Отнес часть порции грекам, но они, вежливо попросив, явно не захотели вникать дальше во вкус этой страны, на их взгляд, еда. Кстати, в основном все экипажи и водители машин, сопровождающие на маршруте гонимые различны-

ми видами консервированной сухой пищи, расфасованной по пакетам и очень калорийной. Исключение составляли лишь экипажи Греции, Турции и России, которые каждый вечер старались что-нибудь сварить и приготовить. Мое глубочайшее убеждение, что вся консервированная пища, будь то каша или бобы с перцем, отдают одним вкусом, и добровольно эту бурду принимать невозможно. Хотя на каждом пакете тщательно расписано, где сколько калорий и как хорошо эта пища восстанавливает организм.

День посвящен памяти Ивана Сусанина. Платали так часто, что в конце концов организаторы решили вернуться назад к месту, где можно было дозвониться машине. Юра наконец согласился, что мы в джунглях, так как вся дорога была усыяна основными помехами, а остановившись, можно было услышать голоса обезьян.

12 мая

Часть автомобильного путешествия закончилась, и мы, извзавли запальные мешки, поехали вверх к затерянному миру. Спустился час рубашку можно было уже выжимать, а еще через час и штаны. К вечеру добрались до места, где и разбился прожекторный лагерь перед последним броском к плато. Весело потрескивают костры, кинит чайник, и, несмотря на сильную усталость, еще час не смолкают шуточки и анекдоты.

13 мая

С первым проблеском света 16 команд тронулись в последний переход. Тропа уходила прямо вверх, и мы карабкались, подчас цепляясь зубами за свисающие лианы, чтобы не соскользнуть вниз. Пять часов подряд! Это было путешествие на выживание. Пивая цеплялись и забиралась под одежду. Шедшим впереди доставалось больше других. Я потом ассистировал доктору, когда он отнимал 11 крупных пиявок с одного из участников нашей экспедиции. Зрелище не для слабонервных.

В 12.15 начали собирать домики для малайзийских ученых. Работали поменно без перерыва, причем на трудовую вахту в этот раз встали только участники. Журналистам

же подготовили специальную программу для ознакомления с уникальным плато.

14 мая

К 12.00 строительство дома было закончено и начался долгий спуск к уже ставшим родным машинам. Моего коллегу Владимира Гескина укусила пчела, и он, преодолевая боль, все же продолжал идти, так как оставаться на месте под палящим солнцем было смерти подобно. Не помогали уже ни бодрящие марши типа «Прощание славянки», ни вода из горных ручьев. Слава Богу, где-то в середине пути пошел ливень, и, хотя дорога стала скользкой, он все же принес долгожданную прохладу. Сразу же вспоминаешь все лишние рюмки водки, выпитые в жизни, недостаток времени для занятий спортом и т. д. На подходе к машинам случился сердечный приступ у турецкого журналиста, и сам руководитель Чапмен резко бросился к рулю, чтобы доставить беднягу к вертолетной площадке для эвакуации. К счастью, все обошлось благополучно.

15 мая

Дорога вьется среди гор. Огромные тропические деревья нависают над ней, а иногда и вовсе преграждают путь. Этот отрезок запомнился большими земляными работами, так как нам пришлось перелопатить тонны земли, чтобы расчистить дорогу от завалов. В некоторых местах грунт вместе с деревьями сдвигали в сторону лебедками, а подчас брали в руки кирки, лопаты и бензопилы. В 18.00 встретилось лежащее дерево толщиной с «Лендровер», которое удалось сдвинуть с места только лебедками пяти машин сразу. Лица у всех понурые и усталые, лишь канарцы еще сохранили способность улыбаться и смеяться. Спали в машинах, повалившись как мешки.

16 мая

Журналисты, входящие в команды, делятся как бы на две категории — новички и опытные «кэмелтрофисты», которые уже не первый год трясутся на заднем сиденье «Лендровера». Таких большинство, и они как бы образуют клуб «пикейных жилетов», знающих все и вся. Самое главное, сказал мне

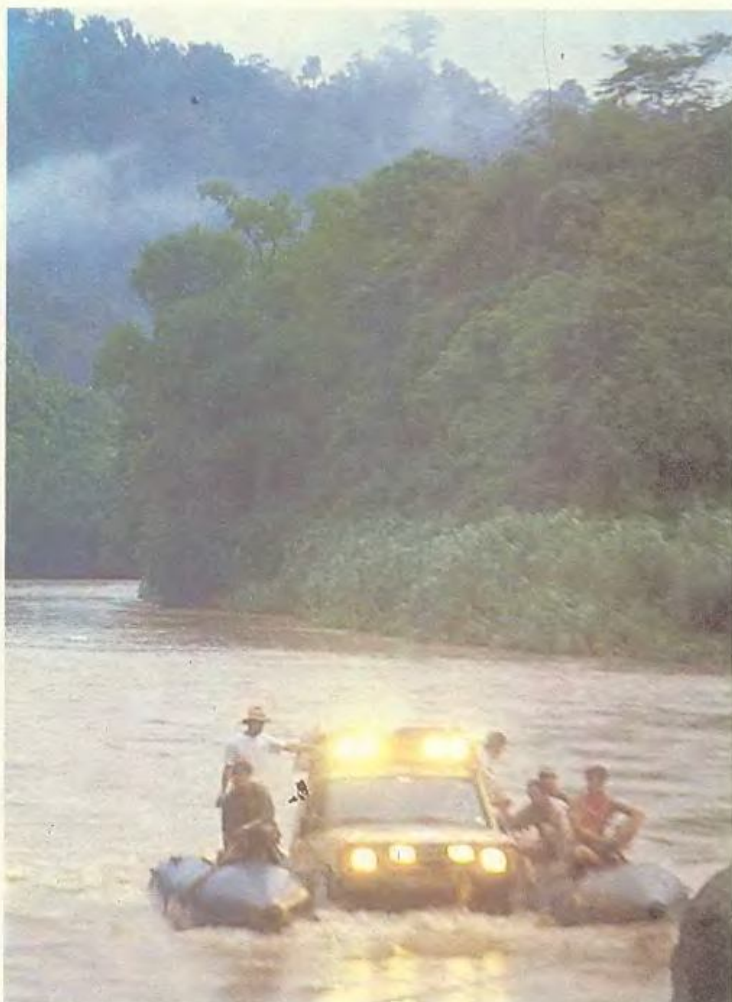
Питер Мак-Гил, журналист из США, с которым мы познакомились в прошлом году в Гайане, это сдерживаться и не давать советов участникам. Это их здорово раздражает. Нам с Гескиным не всегда удавалось сдержаться, и наши ребята не случайно подметили, что мы выросли в Стране Советов.

Это лирическое отступление пришло мне на ум, когда, застряв в очередной яме, я наблюдал, с каким азартом два греческих журналиста принимают участие в вытаскивании своей машины. Им явно хотелось поменяться местами со своими водителями. Ведь большинство журналистов, принимающих участие в этой экспедиции, тоже любители костра и солнца, привалов и дальних походов. Меня всегда покорял наш коллега из французского телевидения, который со своей 12-килограммовой камерой проделывал все то, что другие делали налегке.

Ночевали друг на друге, так как хорошего места для бивуака не нашлось и палатки разбили на узкой дорожке. Количество летающих насекомых просто изумляло, а по величине некоторые напоминали воробьев.

17 мая

Дорога поднимается все выше в горы. Становится даже прохладно, так как все небо в тучах. За рулем сегодня Юра Строфилов, и мы умоляем его особо не гнать, ведь дорога скользкая и последовать примеру голландского экипажа нам не хочется. «Лендровер» — машина хорошая, но тяжело загруженный багажник может на крутом повороте сыграть дурную шутку. Богатые американцы, французы и некоторые другие перед серией специальных заданий вообще выбросят все что возможно из машины, облегчая ее. Но нам такие жесты не по карману, и облегчить мы ее можем только за счет съеденных продуктов. Любопытно, что сегодняшняя ночь на вершине горы была холодной — градусов 18 по Цельсию. У местных школьников (а мы расположились на ночевку рядом со школой) даже отменили занятия. Сегодня руководство объявило, что благодаря интенсивной работе мы на 24 часа опережаем график и с 18-го числа начнем серию специальных заданий. Люди устали, и эта информация была воспринята на ура.





18 мая

День начался необычно. Все машины погрузили на платформы, и по узкоколейке мы направились к месту, где начнется вторая серия специальных заданий. Дорожка была живописная. Правда, второй паровоз благополучно сошел с рельсов. Впрочем, этим «кэмелтрофистов» не удивишь, и через час дорога была восстановлена, путь продолжен. На этом приключения не закончились. По плану, разбившись на две группы, участники должны были собирать плоты и на скорость переправлять машины через бурную речку, на другом берегу которой расположился лагерь большого количества наехавших журналистов. Но спектакль не удался, так как поток оказался слишком бурным и мощности моторов и лебедок не хватало для преодоления силы течения. Таск был отменен и теперь дело чести организаторов любым путем переправить машины на другой берег. С помощью сложных инженерных решений, в которых были задействованы три «лендрове-ра-дефендера», к позднему вечеру все машины были пере-

правлены. К этому времени госпитализировали водителя швейцарской машины, у которого обнаружились признаки тропической лихорадки. Его место занял на соревнованиях 43-летний член экипажа журналист Мартин Крауэр. Забегая вперед, хочу сказать, что он зарекомендовал себя неплохо и в гонке по легенде красивая команда, подумалось мне. Но, увы, со слепым жребием, не поспоришь.

19 мая

Дневник закончен. Теперь два дня напряженной работы. Впереди и успехи нашей команды в ориентировании, и неудача на терратрипе, когда проколотое колесо, потеря дороги поставили нас на последнее место, и истинно товарищеский поступок поляков, дернувших нас с камней, на которых мы барахтались словно черепаха. Но, главное, мы прошли, мы сделали это, несмотря на жару, ужасные дороги и малярных комаров. Впереди новые дороги «Кэмел Трофи» и новые приключения.

Окончание. Начало на стр. 6

логаммовую коробку передач недолго и утопить.

Доставленный запасной агрегат, слава Богу, не надо устанавливать на машину. Однако собрать вещи и привести автомобиль, как говорится, в исходное состояние — обязательно. Только тогда придирчивые арбитры остановят секундомер.

В нынешнем году впервые большая часть заданий носила командный характер. Скажем, с коробкой передач вместе маялись по четыре человека из двух разных экипажей. Понятно, что тут очень важно, с кем попадешь в одну бригаду. Нашим в подмогу по жребию выпали малайзийцы.

«Господи, он же совсем не умеет плавать», — подумал я вслед за незабвенным Штирлицем, провожавшим пастора Шлага в Швейцарию, когда один из хозяев плюхнулся в воду. Скромную по размерам речушку Темпасок тот переплывал на спине, будто отдыхая. А в это время могучий поляк из соперничавшей четверки, кстати чемпион Европы по каратэ, уже раз пять пересек водную преграду, ухитрившись помочь товарищам на обоих берегах. Неплохая бы получилась у нас с ними славянская команда, подумалось мне. Но, увы, со слепым жребием, не поспоришь.

Лучше всех здесь дело шло у французов и немцев. На всю операцию они затратили 24 минуты. Этот результат никому так и не удалось

превзойти. Секрет успеха оказался прост.

— Мы еще накануне договорились между собой как будем действовать вместе, — поведал мне удачливый немец Герхард Шиллинг.

Вообще немцев, бельгийцев, американцев, швейцарцев вполне можно считать соавторами победы французов, которую они одержали по итогам двух серий специальных заданий. Именно с этими экипажами чаще всего работали в связке победители. Впрочем, это лишний раз подчеркивает командный дух приключений «Кэмел Трофи», где главный почет тем, кто раньше думает о товарищах, а потом о собственном честолюбии.

Кстати, за этот самый командный дух предусмотрен специальный приз — «Тим спирит», лауреатов которого называют тайным голосованием участники экспедиции. На Борнео в таком своеобразном референдуме победили электрик и студент с Канарских островов. И, поверьте, бурных оваций во время церемонии награждения на их долю выпало ничуть не меньше, чем американцам, выигравшим своего рода двоеборье: таски плюс «Тим спирит».

А потом под крики «мак-нем!» участники, видно, в отместку за свои мучения, окунули в море прямо в одежде всех по очереди организаторов «Кэмел Трофи». Ведь взрослые — это просто большие дети.

С. НЕЧАЮК, А. ГУРЕВИЧ,
специальные
корреспонденты АМС

"Кэмел Трофи"-93

Об- щее место	Страна	Итоговые очки	"Тим спирит" место/очки	Спец. задания место/очки
1	США	792	4/332	2/460
2	Франция	688	10/188	1/500
3	Австрия	612	8/232	4/380
4	Швейцария	584	5/284	6/300
5	Бельгия	560	3/420	10/140
6	Германия	544	9/204	5/340
7	Испания	536	13/116	3/420
8	Греция	524	2/444	13/80
9	Нидерланды	520	6/260	7/260
10	Канарские острова	512	1/452	14/60
11	Италия	436	7/256	9/180
12	Турция	392	11/172	8/220
13	Польша	216	15/96	11/120
14	Россия	200	14/100	12/100
15	Малайзия	156	12/136	16/20
16	Япония	120	16/80	15/40



 **INDYCAR** PPG WORLD SERIES

"Я ОТ ДЕДУШКИ УШЕЛ, Я ОТ БАБУШКИ УШЕЛ..."

Вполне возможно, что именно такие мысли появились у Найджела Мэнселла на исходе 184-го круга. Перед стартом Инди-500 если и опасался кого-то англичанин (что, вообще говоря, происходит крайне редко), то единственно «старых волков» — Анзеров, Андретти. В середине гонки был такой момент, когда лидировал Марио, а вторым шел Ал-старший. Но Мэнселлу удалось уйти от обоих. А теперь позади лишь Фиттипальди и Линдик. «...А от вас, ребята...»

Впрочем, вряд ли англичанин читал русские сказки. Но если даже и читал, в «старой кирпичнице» на скорости под четыреста вспомнить о грустной участи само-надеянного колобка у

чемпиона мира просто не нашлось бы времени. А жаль. Ведь то, что произошло менее чем за четверть часа до финиша знаменитой гонки, хорошо знакомо любому пятилетнему ребенку: колобка встретила лиса.

Когда лидеры вошли в четвертый поворот, судьи убрали желтые флаги — обгон разрешен. Мгновенно справа из-за спины Мэнселла вылетел красно-белый «Пенске» Фиттипальди и, наращивая скорость по внешней дуге виража, стал мощно уходить вперед. Англичанин успел только скрипнуть зубами — еще выше, почти впритирку с бетонной стенкой просунулся хищный нос «Лолы» Линдика. А еще через несколько секунд чемпион ми-

ра был уже только третьим.

Но оставим на некоторое время огорченного Мэнселла и «вспомним, как все начиналось». Правда, для этого нам придется из 30 мая заглянуть в 30 апреля. Не удивляйтесь, если самый продолжительный этап формулы 1 Гран-при Монако длится с четверга по воскресенье, то состязания в столице Индианы начинаются за месяц до финиша!

Вот уже 13 лет подряд ворота «Индианаполис Мотор Спидвей» открываются в конце апреля для проведения... «Курса молодого бойца». На языке американских военных это звучит как «Руки ориентейшен проуграм». А деятели Американского автоклуба (USAC) назвали так специальную программу

подготовки пилотов-новичков. За три дня «новобранцам» необходимо пройти четыре десятикруговых испытания на скоростях от 298 до 330 км/ч. А на каждом повороте по одному «сержанту» из числа пилотов, не раз стартовавших в «старой кирпичнице», оценивают готовность «молодых» к предстоящей гонке.

На этот раз новичков оказалось девять. Но при всем уважении к прошлогоднему чемпиону «Инди Лайтс» Робби Булю, Новичку года-92 Стефану Юханссону, агрессивному протезе самого Фойта Робби Гордону и даже трехкратному чемпиону мира Нельсону Пике внимание всей Америки было приковано не к ним, а к отсутствующему, десято-

- Призовой фонд нынешней Инди составил 7681300 долларов. Из них 1155304 получил победитель.
- Самым "низкооплачиваемым" гонщиком Инди-93 оказался Пол Трейси, заработавший "всего" 136303 доллара. Зато канадец за несколько дней до гонки стал счастливым отцом прелестной дочери.
- Ал Анзер-старший стал самым пожилым пилотом, лидировавшим в Инди-500.
- Марио Андретти в 28-й раз стартовал в Индианаполисе и 11-й раз лидировал. Лучшие показатели только у Фойта — 35 и 13.
- Едва не заработал "Медленный мешок" — приз в один миллион долларов, установленный для пилота, который выиграет гонку, показав самую медленную скорость в квалификации, 37-летний Кевин Коуган. Но на 119-м круге он уже проигрывал лидеру полторы минуты.
- За каждый круг лидерства гонщики получали по 450 долларов. Таким образом Марио Андретти досталось 32400 "зеленых", а Стефану Грегуару (французы не лидировали в Инди-500 более 70 лет!) — 450.
- Кроме этой полусотни лидерам время от времени перепадало и еще кое-что. Так Мэнселл, шедший впереди после 200 миль, получил две тысячи, а Марио Андретти — лидер после 100, 300 и 400 миль — соответственно одну, три и четыре тысячи долларов. Кроме того, Боззел, первым преодолевший пять кругов, — пять тысяч от "Индиана Гас Компани", Линдик (48) — столько же от "Терре Хот Фест Нэйшнл Банк", Анзер-старший (62 и 63) — пять тысяч от супермаркетов "Марш" и 6300 от "Бэр Отомотив Сервис".
- Трое новичков — Мэнселл, Грегуар и Гордон — лидировали в гонке нынешнего года. В последний раз такое произошло в Инди в 1922 году.
- Мэнселл стал первым за последние 23 года новичком, которому удалось преодолеть всю дистанцию.
- Двенадцать разных лидеров в течение гонки — такого еще не было в истории Инди-500.
- Свой четвертьвековой юбилей участия в соревнованиях команда "Пенске Рэйсинг" отметила девятой победой — рекорд чемпионатов AAA/USAC/CART.



му новобранцу — Мэнселлу.

Чемпион мира в Ф1 никак не мог оказаться в Индианаполисе в десять утра в пятницу, 30 апреля. Дело в том, что двумя днями раньше во Флориде ему сделали операцию на позвоночнике. Поясница Найджела уже почти два десятка лет страдает от многочисленных аварий. Последняя из них произошла 3 апреля в Финиксе, и хотя Мэнселл держался бодро и даже занял третье место через две недели в Лонг-Биче, потревоженный позвоночник не давал ему покоя. В конце концов англичанин решился на операцию, но это поставило под сомнение его участие в Инди-500. Появились слухи о том, что Найджела в Инди заменит Майкл Андретти. Но уже

вечером 9 мая владельцы команды Карл Хаас и Пол Ньюман рассеяли все сомнения — Мэнселл стартовать будет.

Правда, для этого им пришлось потрудиться. Ведь на треке уже с 8 мая вовсю шли тренировки. Но Хаас недаром входит в совет директоров CART — правило, из которого не делали исключений с 1986 года, было нарушено, и Мэнселлу разрешили пройти «курс молодого бойца» экстерном — во время тренировок.

«Не зевай, парень!» — напутствовал чемпиона мира Эй Джей Фойт. И тот не зевал, хорошо справившись со всеми заданиями. Правда, после заездов он признался, что пока «так и не научился как следует поворачивать на-

лево», однако «сержанты» (а ими были Фойт, Джон Андретти, Эдди Чивер и Торо Палмрот) остались довольны. Главный судья Инди-500 Том Бинфорд рассыпался в комплиментах: «Я не помню, чтобы кто-нибудь начинал так быстро. К тому же он выказал большое уважение ко всем нам. Это очень приятно».

Все же нашелся человек, которому было «не очень приятно». «Я не понимаю, почему для всех одни правила, а для Мэнселла другие», — ворчал по своему обыкновению Нельсон Пике. Бразилец еще в Ф1 дожимал англичанина не меньше болей в пояснице и теперь не применил воспользоваться случаем. Впрочем, понять его можно. После страшной ава-

рии в прошлом году, закончившейся открытыми переломами обеих ног, Пике нашел в себе силы вернуться на коварный трек Инди. Но ему вновь пришлось проходить «курс молодого бойца». Можно себе представить, как униженно чувствовал себя трехкратный чемпион мира под придирчивыми взглядами «сержантов».

За всеми этими событиями незаметно подошло 15 мая — день, в который решается судьба первого места на старте. Квалификационные заезды в Инди-500 продолжаются целых четыре дня. Однако победитель определяется в первый из них.

Им стал Ари Линдик. Это был сюрприз: победы ждали прежде всего от Марио

Indianapolis 500

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

4 этап	Индианаполис, США			30 мая
1.	Э.Фиттипальди	BR	Penske PC22 Chevrolet	9 3;10.49.860
2.	А.Линдик	NL	Lola T93/07 Cosworth	1 —2.862
3.	Н.Мэнселл	GB	Lola T93/07 Cosworth	8 —4.256
4.	Р.Боззел	BR	Lola T93/07 Cosworth	3 —4.770
5.	М.Андретти	USA	Lola T93/07 Cosworth	2 —5.430
6.	С.Брайтон	USA	Lola T93/07 Cosworth	11 —6.605
7.	С.Гудьир	CDN	Lola T93/07 Cosworth	4 —7.925
8.	А.Анзер-мл.	USA	Lola T93/07 Chevrolet	5 —10.054
9.	Т.Фаби	I	Lola T93/07 Chevrolet	17 —17.539
10.	Джон Андретти	USA	Lola T92/01 Cosworth	24 —17.832
11.	С.Юханссон	S	Penske PC22 Chevrolet	6 — 1 кр.
12.	А.Анзер-ст.	USA	Lola T93/07 Chevrolet	23 —1 кр.
13.	Дж.Вассер	USA	Lola T92/01 Cosworth	19 —2 кр.
14.	К.Коуган	USA	Lola T93/07 Chevrolet	14 —2 кр.
15.	Д.Джонс	USA	Lola T93/07 Chevrolet	28 —3 кр.
16.	Э.Чивер	USA	Lola T92/01 Buick	33 —3 кр.
17.	Г.Беттенхаузен	USA	Lola T93/07 Menard	18 —3 кр.
18.	Х.Мауцита	J	Lola T93/07 Cosworth	26 —3 кр.
19.	С.Грегуар	F	Lola T92/01 Buick	15 —5 кр.
20.	Т.Беттенхаузен	USA	Penske PC22 Chevrolet	22 —5 кр.
21.	У.Риббс	USA	Lola T92/01 Cosworth	30 —6 кр.
22.	Д.Тийс	B	Lola T92/01 Buick	32 —7 кр.
23.	Д.Добсон	USA	Galmer G93 Chevrolet	27 —7 кр.
24.	Дж.Крофорд	GB	Lola T93/07 Chevrolet	31 —8 кр.
25.	Л.Сент-Джеймс	USA	Lola T93/07 Chevrolet	21 —24 кр.

Сошли:	Место		
Круг:	на старте: Причина:		
174	Дж.Брэбхэм	AUS	Lola T93/07 Menard 29 мотор
165	Р.Гордон	USA	Lola T93/07 Cosworth 25 КП
125	Р.Гереро	COL	Lola T93/07 Chevrolet 10 авария
124	Джефф Андретти	USA	Lola T92/01 Buick 16 авария
94	П.Трейси	CDN	Penske PC22 Chevrolet 7 авария
64	С.Фокс	USA	Lola T91/01 Buick 20 мотор
38	Н.Пике	BR	Lola T93/07 Menard 13 мотор
29	Д.Салливан	USA	Lola T93/07 Chevrolet 12 авария

Длина круга: 4022 м. Кругов: 200. Дистанция: 804,5 км. "Поул-позишн": 40,184 с (360,363 км/ч). Лучший круг: Фиттипальди (198) — 41,898 с (344,765 км/ч). Скорость победителя: 252,946 км/ч. Лидеры: Боззел — 1-17; Грегуар — 18; Коуган — 19-22; Анзер-ст. — 23-31; М.Андретти — 32-46; Линдик — 47-57; Анзер-ст. — 58-63; Джон Андретти — 64-65; Гордон — 66-67; Гудьир — 68-69; Мэнселл — 70-91; М.Андретти — 92-128; Мэнселл — 129-132; М.Андретти — 133; Линдик — 134; Анзер-мл. — 135-151; М.Андретти — 152-168; Гудьир — 169-171; М.Андретти — 172; Боззел — 173; М.Андретти — 174; Мэнселл — 175-184; Фиттипальди — 185-200. Пейс кар: 16-20; 31-32; 90-92; 96-97; 128-138; 169-174; 182-184; 193-195.

Личный зачет: 1. Мэнселл — 50; 2. М.Андретти — 43; 3-4. Фиттипальди, Линдик — по 37; 5. Боззел — 34; 6. Фаби — 30; 7. Б.Рейхол (USA, Rahal-Hogan RH-001 Chevrolet) — 24; 8. Трейси — 22; 9. Анзер-мл. — 17; 10-11. Вассер, Гордон — по 14.

Андретти, Эмерсона Фиттипальди, Пола Трейси. А вот результаты почти 40-летнего голландца после взлета два-три года назад заметно снизились, и сам он уже подумывал об уходе. Но владелец «конюшни» Чип Ганасси уговорил Линдика повременить и не прогадал. «На мою команду с начала сезона сыпалась неудачи, было просто необходимо морально поддержать всех, кто на нас работал», — сказал Ари журналистам, вылезая из кокпита. Ему удалось на редкость стабильно откатать все четыре круга: разница между лучшим и худшим составила всего 0,087 с.

Однако время голландца оказалось почти на полторы секунды хуже прошлогоднего рекорда. Обеспокоенное

ростом скоростей — более чем на 50 км/ч за последние 12 лет — руководство «Индианаполис Мотор Спидвей» решило принять меры. Внутреннюю бровку трека превратили в своеобразную «стиральную доску», чтобы сделать невозможным обгон по ней. И ввели дополнительные ограничения для автомобилей, увеличив базу и сократив размеры антикрыльев.

Пилоты по-разному отнеслись к нововведениям. «Дяде Марио», например, «стиральная доска» не приглянулась. А вот Анзер-младший был очень доволен. «Теперь нужно быть скрупулезно точным при настройке машины. Да, вождение ста-

Номер журнала, который вы держите в руках, на нашем профессиональном языке принято называть "подписным". Вы получите его как раз в пору раздумий о том, какие издания выписать на будущий год, а без каких можно обойтись. Обычно мы, журналисты, стараемся собрать в такие номера самые интересные материалы, порадовать новыми находками и, конечно, раздобыть бумагу получше. Словом, показать, товар лицом и завлечь читателя. Однако зачастую последующие номера уступают по качеству, в том числе и по полиграфическому исполнению "подписному".

На этот раз, впервые за три года существования, выпуская журнал на мелованной бумаге, наше Издательство "За рулем" преследовало немного иную цель. Мы хотим показать вам, уважаемые читатели, каким будет "Автомоторспорт" в будущем году. Если не по содержанию, то по качеству бумаги, на которой он будет издаваться.

Мы уверены, что журнал, посвященный такому красивому делу, как автоспорт, должен быть и сам красивым, чтобы можно было взглянуть в лицо знаменитого гонщика, без труда рассмотреть даже мелкие детали автомобиля или мотоцикла. В этом убеждении нас, кстати, поддерживают и многие читатели, о чем мы судим по вашим письмам.

Однако новый облик журнала требует и новых, гораздо больших средств на его издание. В июле, когда пишутся эти строки, цена лишь одной тонны мелованной бумаги, например, перевалила за шестьсот тысяч рублей. Между тем вся подписка на второе полугодие 1993 года принесла нам чуть больше двух миллионов. А ведь из этих денег надо рассчитаться с полиграфистами, поднявшими с конца прошлого года цену за печатание одного номера АМС в 14 раз, и почтовиками, оценившими теперь свои услуги почти в 10 раз дороже. Добавьте сюда непредсказуемую инфляцию, и, надеюсь, вы поймете, почему нам пришлось ныне увеличить подписную цену почти в 18 раз. Поверьте, решение это мы принимали скрепя сердце, после долгих раздумий, расчетов и консультаций.

Нас с вами, людей увлеченных автоспортом, в Отечестве родном еще очень мало. Мы знаем, что с журналом сегодня, в столь трудное для всех время, остались лишь самые верные его читатели. Вот почему мы так откровенны сейчас в вами. Журнал, смеем надеяться, нужен вам, а вы нужны журналу. Без вашей поддержки первому и единственному автоспортивному журналу в России нынче не выжить. Верим, что вы остаетесь с нами, несмотря ни на что.

Окончание на стр. 26

**Подписывайтесь
на журнал «Автомоторспорт»
на 1994 год!**



Королевские развлечения



Гран-при Европы в Донингтон-Парке словно магнит притягивал к себе знаменитостей. Помимо экс-чемпионов мира в Ф1 Кейо Росберга и Джона Сертиса, всемирно изве-

стных легкоатлетов Дейли Томпсона и Салли Ганнелл, телезвезды Криса Эванса, этап мирового первенства почтили своим присутствием особы королевской крови. Короля Иордании Хусейна сопровождал трехкратный чемпион мира Джеки Стюарт. А вот принцесса Уэльская Диана посетила Донингтон с двумя сыновьями. Королевская семья побывала в боксах «Мак-Ларена» и «Вильямса» и прошла по стартовой прямой.

Хотя официально визит был приурочен к 55-летию последнего посещения Донингтона особой королевской крови (в 1938 году там побывал герцог Кентский), скорее всего пилоты формулы 1 обязаны этой чести двум маленьким принцам. Оба — Уильям и Хари — очень любят автогонки и сами занимаются картингом. А шлем принца Уильяма даже раскрашен в «мэнселловские» цвета.

● Старший брат Алессандро Наннини — 37-летний Гвидо — вышел на старт британского чемпионата формулы 2.

● На автодроме «Сузика» продолжают испытания гоночных шин «Бриджстоун». Цель — формула 1.

● Вальтер Рерль, двукратный чемпион мира по ралли, отделался ожогами руки и ноги, попав в аварию на своем «Феррари-F40».

Формула Классик

Любовь жителей Британских островов ко всякого рода традициям общеизвестна. Поэтому там так популярны всевозможные исторические чемпионаты. А недавно конструктор Питер Дэвис представил прототип гоночного автомобиля новой «исторической» формулы Классик, сконструированный в стиле 30—50-х го-

дов. Однако несмотря на старинный вид, машина, построенная пока в единственном экземпляре фирмой ARTEC, оснащена вполне современным 6-цилиндровым V-образным мотором с двумя турбокомпрессорами и мощностью 377 л. с., используемым в автомобиле «Воксхолл-Лотос-Карлтон». Англичане надеются, что ФИСА проявит к новинке интерес и, если это случится, европейский чемпионат новой формулы можно будет начать уже в будущем году.



Купец бросает вызов

Давным-давно, в 1911 году, московский купец приобрел в Европе знаменитый ФИАТ-S76. Но не для того, чтобы катать по первопрестольной толстую купчиху и румяных дочерей, а чтобы... принести России мировой рекорд скорости! До высшего достижения, правда, дело не дошло. Сегодня же к абсолютному рекорду уже не подступиться — за тысячу он перевалил больше двадцати лет назад. А вот если у нынешних купцов, которых в последние годы становится в России все больше, взиграет ретивое и решат они поспорить со своим московским предшественником, мы можем предложить прелестную «Лолу-T142» формулы 5000 в прекрасном состоянии всего за 42 тысячи фунтов стерлингов. И «Тиррел», в котором Джонатан Памер заработал десять очков в чемпионате мира Ф1 в 1988 году, — цена всего 70 тысяч долларов. Или «Феррари-156» 1986 года — поры расцвета «турбоэры» в формуле 1. На любом из этих автомобилей вполне можно побить абсолютный рекорд скорости России, который ныне составляет 311 км/ч. Итак, есть еще в России купцы-патриоты?

FERRARI
FORMULA 1
TURBO 1986
directly acquired from the Ferrari Factory
(Maranello - Italy) completely restored



Tel: 39-522-452689
Fax: 39-522-452695

Бразильские «Андретти»

О том, что гоночные трассы Северной Америки «контролируют» автогоночные кланы Андретти, Анзеров, Вуковичей, Далленбахов и другие, помельче, мы неоднократно писали в нашем журнале. Любопытно, что в Америке Южной наблюдается подобное же явление. Достаточно взглянуть на итоговый протокол второго этапа чемпионата Бразилии в формуле «Шевроле-Лотос» (местный вариант «Опель-Лотос»). Победителем стал Секунья Жаффоне, третьим был его кузен Сандро, четвертым — родной брат Фелипе. Но эти трое — второе поколение гонщиков Жаффоне. Отец Фелипе и Секуньи, Сека — экс-чемпион страны в «кузовном кольце», а отец Сандро, Альфонсо — один из ведущих пилотов южноамериканской формулы 3.

Смелого пуля боится

Трудно сказать, на что нужно большее мужество — войти в клетку к взрослым гепардам или сесть за руль этой малютки и отправиться в путь длиной три с половиной тысячи километров по африканскому бушу. Малыш, имя которого, кажется,



длиннее его самого, может похвастать максимальной скоростью — всего лишь 187 км/ч и задними барабанными тормозами. Тем не менее Колин Мак-Рей, как и в случае с гепардом, рискнул. И пусть шотландцу не удалось довести свой «Субару-Вивлио-Седан-4ВД-Супер КК» до финиша в Найроби, внушить уважение к себе он сумел и знатокам ралли, и работникам кенийского заповедника.



Дядь, дай автограф!

Распространенное увлечение среди молодых фанатов автоспорта — коллекционирование автографов известных и не очень спортсменов. Кажется бы, со временем страсть протягивать листочек бумаги и фломастер должна пройти. Да не тут-то было. Хобби

затягивается надолго. И не только у некоторых болельщиков, но и... у самих автогонщиков. Трехкратный чемпион мира в формуле 1 Джеки Стюарт начал собирать автографы в одиннадцать лет. А шел тогда 1950-й — год проведения первого чемпиона-

та мира. Сегодня знаменитый шотландец гордится тем, что у него есть подписи практически всех участников формулы 1 за всю ее историю. А число их все увеличивается, и прославленный мастер без стеснения подходит с блокнотиком к начинающим пилотам Больших призов. При этом он не забывает осчастливить молодежь и своей размашистой росписью.

● Прототип легкового «Мак-Ларена-F1», который мы представляли на страницах нашего автосалона, был полностью разрушен в результате аварии при испытаниях на одной из магистралей ЮАР. Причина — ошибка водителя, тест-пилота БМВ.

● Джованна Амати принимает участие в европейской серии «Порше-Суперкар» вместе с экспилотом Ф1 Жан-Пьером Жарье и экс-чемпионом Европы в «кузовном кольце» Джанфранко Бранкателли.

● В первой десятке второго этапа чемпионата Японии в Ф3000 всего четыре местных пилота.

● В Британском чемпионате по ралли-кроссу выступает и наша «Лада-Самара». На ВАЗ-21083 ездит Ричард Уоттс, без особого, впрочем, успеха.

● «Феррари» испытывает в Италии новый суперавтомобиль класса GT. Предполагаемая мощность 3,5-литрового 12-цилиндрового мотора — 550 л. с.

Кто победит в Атлантае?

Похоже, «конюшни» Ф1 нашли новый повод для соперничества. Наш журнал уже писал о том, что «Лотос» разработал гоночный велосипед для выступления британских спортсменов на трековых гонках последней Олимпиады. Не осталась в стороне старая соперница чапменовской команды — «Скудерия Феррари». Итальянская сборная выступала в Барселоне в групповой гонке на 100 километров на велосипедах «Кольнаго», изготовленных по



технологии и из материалов (углепластиковых композитов, разумеется) «Феррари». Любопытно, не последуют ли примеру итальянцев и англи-

чан другие команды и увидим ли мы на Олимпиаде-96 французских велогонщиков на двухколесных «лижбе» или швейцарцев на «зауберах»?

ПАСХАЛЬНАЯ МЕССА ФРАНЦУЗСКОГО АВТОСПОРТА



Признаюсь, мне, действующему спортсмену-кольцеву, редко выпадает возможность со стороны воочию наблюдать за гонками. Дома у нас теперь и трасс-то ни одной не осталось, а уж если удастся вырваться за рубеж, то непременно вместе с моей «формулой-1600». Обычная же суeta в боксах в ходе соревнований не оставляет времени на праздное созерцание гоночного действия. А тут фирма «Мотюль», которая оказывает мне спонсорскую поддержку, пригласила побывать на одном из этапов чемпионата Франции по кольцевым гонкам в качестве почетного гостя. Прямо скажу, должность оказалась завидная. Всюду тебя водят чуть ли не за ручку, все показывают, разъясняют, любезно открывают добротные двери с надписью VIP, что означает «очень важные персоны».

К хорошему быстро привыкаешь — легко забылись далекие московские проблемы, и я заявился на трассу

«Поль Арманьяк», что в городке Ногаро, свеженький как огурчик, помышляя лишь о том, чтобы разузнать подробнее, что же представляет собой национальный французский чемпионат по кольцевым автогонкам.

Оказалось, состязания в Ногаро в этом смысле просто находка. Они единственные в году, когда за пару дней можно увидеть автомобили почти всех национальных классов и формул, кроме тех, что выступают в кубке «Ситроен-АХ». В программе соревнований — гонки формул 3, «Форд», «Рено», состязания машин «супертуризма», спортпрототипов «Альфа-Ромео» и «Пежо-905-спайдер», кубков «Рено-Клио» и «Порше-Каррера». Всего 830 минут захватывающих гонок в восьми дисциплинах. Словом, своего рода французская спартакиада. Вот только посвящают ее не 100-летию со дня рождения Ленина или юбилею Октября, а очередной годовщине Воскресения Иисуса Христа, так как про-

водятся состязания традиционно в пасхальные дни.

Каждый год маленький городок Ногаро переживает настоящий демографический взрыв. Его скромное, в несколько тысяч население увеличивается минимум на тридцать тысяч человек, приезжающих со всех концов страны отпраздновать великую пасхальную мессу французского автоспорта. И это несмотря на то, что в тот же уик-энд проходил этап формулы 1 в Донингтоне.

Обычный административный центр кантона, по-нашему райцентр, превращается в настоящую столицу национального автоспорта, а стадион «Поль Арманьяк» — в огромный муравейник, в котором суетятся не только пилоты, механики, менеджеры, но и болельщики, имеющие свободный доступ в парк участников, раскинувшийся далеко за пределы ограды трассы. «Пасхальный кубок» с его более чем 300 участниками — один из самых крупных сборов автоспортсменов Европы. Кстати,

именно гонкам в Ногаро 1992 года принадлежит своеобразный международный рекорд массовости. Тогда здесь собралось 390 гонщиков — от «молодых волчат» формулы 3 до «матерых волков» «супертуризма».

Особый интерес фирмы «Мотюль» к этим состязаниям, которому, кстати, я обязан и своим визитом, объясняется тем, что нефтяная компания выступает здесь не только спонсором отдельных гонщиков, моих, если так можно выразиться, одноclubников, но и целого соревнования — «Кубка Порше-Каррера». Любопытно, что даже среди множества других турниров машин одной марки «Кубок Порше» отличается своеобразием. Дело в том, что автомобили участников, а это сплошь серийные «Порше-Каррера-2», здесь нарочито стремятся сделать как можно более близкими по техническим параметрам. Все их готовят исключительно на фирме «Соното». Причем в ходе гонок бригада из семи

официальных механиков постоянно оберегает пилотов от соблазна обойти конкурентов за счет изменения в конструкции автомобиля.

Словно желая подчеркнуть равенство изначальных условий, «Мотюль» обряжает участников в одинаковые комбинезоны и обеспечивает бесплатным питанием. Впрочем, подобная щедрость свойственна и другим генеральным спонсорам. Скажем, фирма «Альфа-Ромео», выступающая главным благодетелем соревнований в классе двухместных спортпрототипов, по части обеспечения одеждой может поспорить с «Мотюлем». Итальянцы бесплатно предоставляют участникам и механикам целый гардероб почти на все случаи жизни, будто намекая, что именно этот класс наиболее выгоден с коммерческой точки зрения.

Призы тут, действительно, одни из самых значительных. Впрочем, судите сами. Деньги от «Альфа-Ромео» на каждом из десяти этапов получают первые двенадцать человек — от 5 до 56 тысяч франков. Плюс к этому лучшая пятерка имеет от организаторов этапов от одной до четырех тысяч. Но и это еще не все. По итогам сезона победителю причитается автомобиль «Альфа-Ромео-155», серебряному призеру — трехлитровый мотор «Альфа-Ромео-V6», бронзовому — 20 гоночных шин «Пирелли».

Как уверял меня участник этих соревнований Гюнтер Кобеле, занимая на каждом этапе места в первой дюжине, вполне можно окупить расходы на эксплуатацию и транспортировку гоночной техники. Поручкой его словам то, что он приезжает выступать на все этапы из Германии. К слову, с 1993 года разыгрывавшийся 12 лет Кубок Франции в этой категории машин возведен в ранг официального чемпионата страны. Думаю, не последнюю роль в этом решении сыграли успехи спортпрототипов «Пежо-905» в чемпионате мира прошлого года. Вообще Франция — единственная страна в Европе, где проводятся состязания сразу в двух классах спортпрототипов. Кроме «Альфа-Ромео», существует еще и категория «Пежо-905-спайдер» — своего рода уменьшенная одноместная копия чемпионской машины «львов».

Увы, не могу сказать, что от желающих стартовать в заездах этих автомобилей нет

отбоя. В Ногаро таких энтузиастов набралось лишь 13 человек. Почти в два раза меньше, чем на «Альфа-Ромео». Хотя в «Пежо» перед началом сезона пошли на серьезные меры, которые должны были снизить расходы участников.

Все моторы теперь готовятся только в мастерских «Пежо Тальбо спорт», где их пломбируют, исключая тем самым возможность дополнительной самостоятельной доводки. Увеличен минимальный вес машин — с 490 до 525 кг. Шестью штуками ограничили количество шин, которые можно использовать в одном соревновании, включая тренировки. Наконец, каждый участник должен заранее назвать ту единственную трассу, где ему только и позволено тренироваться в ходе сезона.

Между тем в заездах машин «супертуризма» участников оказалось тоже не густо — 12 человек, но интерес к ним у зрителей и журналистов был несравнимо выше. Все говорило за то, что именно это действие — главное в спектакле, который разыгрывался в Ногаро.

В нынешнем году вступил в силу новый регламент этого чемпионата, согласно которому к соревнованиям допускаются только четырехдверные седаны длиной не меньше 420 см с годовым выпуском 2500 штук. Рабочий объем и скоростной режим безнаддувных моторов ограничен двумя литрами и 8500 об/мин. Причем машины с приводом на одну ось должны весить не менее 950 кг, полноприводные — 1050.

Аналогичные технические требования приняты в Италии, Великобритании и Испании, с явной надеждой на возрождение европейского, а может быть, и мирового чемпионата. Во французском первенстве заявлено шесть заводских марок: «Ауди», «Альфа-Ромео», БМВ, «Опель», «Пежо» и СЕАТ. Из них в Ногаро не было только СЕАТа, где не успели подготовить к сроку машины. По этой же причине «Пежо» был представлен одной, а не двумя машинами.

Кстати, выход на асфальт «Поль Арманьяка» «Пежо-405M16» стал дебютом французской фирмы в домашнем чемпионате. До сих пор «Пежо» предпочитал выступать за рубежом — два года в Италии, год в Англии. Успехи, добытые на «чужих полях» и переход к двухлитровому классу во

Франции подтолкнули «львов» к возвращению на родину.

Однако первые скрипки в оркестре французского «супертуризма» исполняют все-таки гости. Прежде всего «Ауди» и «Альфа-Ромео».

Пилоты немецкой фирмы заняли в прошлом году два первых места на автомобилях, подготовленных во Франции Фредом Стадлером при тесном сотрудничестве со спортивным отделением фирмы в Германии. В нынешнем году на подмогу прошлогоднему победителю Марку Суру был выписан из Германии чемпион ДТМ Франк Биела. И теперь по подбору гонщиков с «Ауди» может сравниться, пожалуй, только «конюшня» «Альфа-Ромео», чьи цвета защищают экс-пилоты формулы 3000 — бразилец Роберто Морено и Филипп Гаш. Говорят, что к ним может подключиться и сам Жан Алези.

Именно «Альфа-Ромео-155GTA», за рулем которой сидел Гаш, лидировала шесть кругов со старта в первом заезде в Ногаро. Но начавшийся дождь перечеркнул все надежды Филиппа. На мокром асфальте преимущество полноприводных «ауди» выглядело подавляющим, и Биела выиграл оба заезда. К слову, только в классе «супертуризм» соревнования состоят из двух равноценных заездов по 19 кругов каждый. В других категориях машин пилоты стартуют по разу. Правда, в некоторых формулах и классах соревнования разбиты как бы на две лиги. Когда-то и у нас, между прочим, чемпионат страны в формуле «Восток» проходил по такой схеме. Да, было времечко. Теперь, пожалуй, во всей России не наберется и дюжины гонщиков на формулах.

А вот в Ногаро только в формуле «Рено» на старт вышло 56 человек. Вообще к этой категории машин французы питают самые теплые чувства. Вам обязательно расскажут, что за все время ее существования с 1968 года победителями здесь выходили Жак Лаффит и Рене Арну, Дидье Пирони и Ален Прост, Филипп Алльо и Ален Ферте, Янник Дальма и Эрик Кома. Не забудут упомянуть, что формула эта настолько популярна, что приходится проводить отборочный заезд, а кроме основного чемпионата, существует еще и так называемое первенство любителей.

В нем участвуют пилоты только на шасси выпуска 1989—1991 годов.

Несмотря на то, что формула «Рено» — это своего рода смотр молодых дарований, призовой фонд здесь отнюдь не «детский». 1 миллион 737 тысяч 200 франков, не считая главных призов по итогам сезона: за первое место — автомобиль «Рено-19-16S», за второе и третье — соответственно силовой агрегат и мотор для машин формулы «Рено». Здесь используются атмосферные двигатели объемом 1721 см³ от «Рено-21GTS» мощностью 135 л. с. при 5800 об/мин.

Интересом французов к этим состязаниям ловко пользуется и сама фирма, вкладывающая в их проведение немалые средства. В Ногаро, например, «Рено» устроила своего рода презентацию новой городской модели — «Твинго». Шесть крохотных автомобильчиков, перевязанных разноцветными лентами с бантиками на крыше, чинно проехали несколько кругов по гоночной трассе под аплодисменты зрителей. Картина получилась весьма трогательная.

А меня, признаюсь, не покидало ощущение паца на улице, попавшего на праздник богатых детей. Вспомнились наши прошлые чемпионаты Союза. И они порой собирали по сто с лишним участников. И классов автомобилей в иные годы у нас было не меньше. И состязания, случалось, проходили в одном месте. И сборы недельные проводили. И кормили нас бесплатно. Все вроде бы было так похоже. Да вот только мы, по обыкновению, не умели довести дело до конца — трибуны пустые, призы из соседнего галантейного магазина, линия парадная форма...

Как сегодня я понимаю, в те времена мы не просто не умели, но и в принципе не могли превратить наши гонки в истинный праздник. Ведь что бы там ни говорили, в таком виде спорта, как автомобильный, балом правит коммерческий интерес, а не постановления партии и правительства о расширении и дальнейшем углублении.

Уверен, будет и на нашей улице, то бишь трассе, праздник. Вот только боюсь, к тому времени мы, русские автогонщики, выйдем как мамонты и молодым ребятам придется начинать с чистого листа.



Формула "Рено"

11 этапов

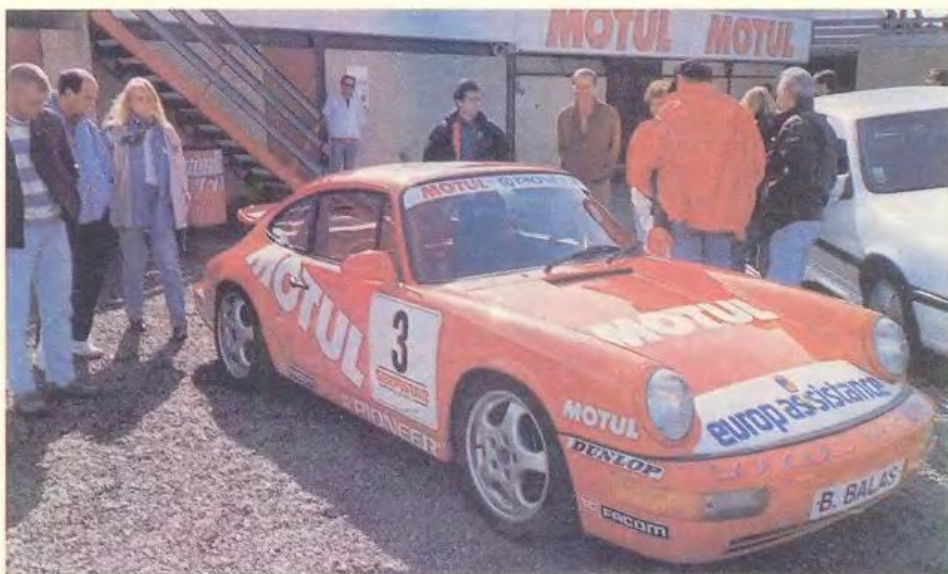
Двигатель: "Рено-21GTS"

4-цилиндровый, рядный, 1721 см³, мощность 135 л.с. при 5800 об/мин

Шасси: трубчатая рама (титан запрещен), панели кузова — стеклопластик или алюминий (композитные материалы запрещены), минимальный вес 455 кг.

Шины: "Мишлен", 18/50—13 спереди, 20/53—13 сзади.

Скорость: 210—230 км/ч.



Кубок "Каррера"

12 этапов

"Порше-Каррера-2". Двигатель:

6-цилиндровый, горизонтально-оппозитный, 3600 см³, 250 л.с. при 6100 об/мин.

Кузов: 4-местный (2+2), двухдверный, "купе".

Вес: 1350 кг.

Скорость: 260 км/ч.



Формула "Форд"

11 этапов

Двигатель: "Форд-Эскорт-XR3i",

4-цилиндровый, рядный, 1796 см³, мощность 130 л.с. при 6250 об/мин.

Шасси: пространственная рама из хромомолибденовых труб.



"Пежо-905-Спайдер"

8 этапов

Двигатель: 4-цилиндровый, рядный, 1927 см³, мощность 200 л.с. при 8000 об/мин.

Кузов: одноместный, открытый.

Минимальный вес: 525 кг.

Шины: "Мишлен", 20/59-15 спереди, 23/62-16 сзади.

Кубок "Клио"

12 этапов

"Рено-Клио-16V". Двигатель:

4-цилиндровый, рядный,
1764 см³, мощность 145 л.с.
при 6500 об/мин.

Кузов: 5-местный, 3-дверный.

Вес: 1000 кг.

Скорость: 209 км/ч



"Супертуризм"

10 этапов

"Пежо-405-Mi16". Двигатель:

4-цилиндровый, рядный, поперечный,
мощность 265 л.с. при 8500 об/мин,
привод на передние колеса.

Вес: 950 кг.



Кубок "Альфа-Ромео"

10 этапов

Двигатель: "Альфа-Ромео-164QV",

6-цилиндровый, V-образный,
2959 см³, мощность 200 л.с.
при 5800 об/мин.

Кузов: открытый, 2-местный.

Минимальный вес: 600 кг.



Формула 3

10 этапов

Двигатель: максимальное
количество цилиндров — 4,
рабочий объем
2000 см³, наддув запрещен,
блок мотора должен быть от
серийного автомобиля
с годовым выпуском
не менее 2500 штук в год.
Минимальный вес: 455 кг.

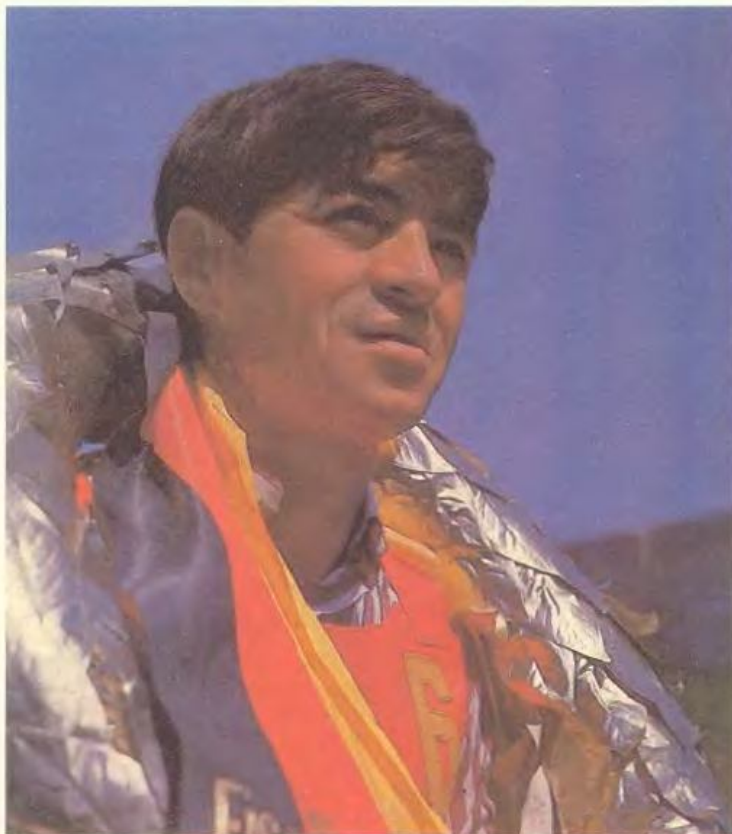


В первые фамилию Кадыров с очень сложным именем Габдрахман я услышал зимой 1963 года. На Большой спортивной арене в Лужниках проходил открытый чемпионат Москвы в гонках по ледяной дорожке. Одновременно он был тренировочным соревнованием для только что созданной сборной команды Советского Союза. Через пару недель ей предстояло участвовать в первом официальном состязании по зимнему спидвею — розыгрыше Кубка Международной мотоциклетной федерации.

В основной состав входили шестикратный чемпион СССР (по три раза в классах 350 и 500 см³) уфимец Борис Самородов, которому в то время не было равных, и очень стабильные гонщики — москвич Всеволод Нерытов и Борис Захаров из Московской области. А вот запасного участника предстояло определить по итогам ледового матча в Лужниках. Я не сомневался — им станет Сергей Старых из подмосковного Жуковского, один из пионеров советского спидвея, победитель и призер многих соревнований.

Но вот на лед выехал Кадыров. Плотнотелый, облегающий кожаный комбинезон только подчеркивал его небольшой рост и худобу. Подумалось, такому тщедушному спортсмену в компании асов делать нечего. Первые метры дистанции после старта, и я ловлю себя на мысли, что слежу только за Кадыровым. Какой-то шарм был в его манере езды. Она напоминала цирковую джигитовку: Габдрахман то смещался на седле к заднему колесу, то всем телом наваливался на руль, а при подходе к повороту буквально свисал с мотоцикла, чудом удерживая равновесие. И какая скорость! Красный шарфик в синюю горошину, словно длинная коса, неистово метался на ветру. Новичок-то оказывается мастер. И это сразу признали зрители, безраздельно отдавшие ему свои симпатии.

Окончились положенные регламентом двадцать заездов, и оказалось, что Старых и Кадыров набрали равную сумму очков. Дополнительная очная дуэль. Прошло уже тридцать лет, а я ее помню до мельчайших подробностей. За неполных четыре круга этого заезда лидер менялся пять раз, причем Кадыров неизменно вы-



ЖАР-ПТИЦА ГАБДРАХМАНА КАДЫРОВА

Этот материал был написан давно. О Кадырове, имя которого известно всем, кто интересуется мотоспортом. Рассказывалось о здравствующем знаменитом чемпионе и о времени, принесшем ему славу. И вдруг пришла трагическая весть о скоропостижной кончине заслуженного мастера спорта Габдрахмана Кадырова. Мы решили не публиковать некролог о нем, а сохранить для читателей и поклонников его таланта эти заметки. Пусть они, как и задумывалось раньше, представят Габдрахмана живым, но не в традиционном ореоле героя, а как человека сложного и неоднозначного. Такого, каким он был в жизни.

ходил вперед, совершая какую-то хитроумную и сложную срезку при выходе из виража. Последний поворот. Сергею удалось отжать соперника на внешнюю бровку, но в итоге случилось то, что должно было произойти: оба, подняв белое облако, оказались в снежном сугробе. Старых так и остался

лежать, накрытый мотоциклом. Габдрахман поднялся, сделал несколько шагов и упал на лед. Обоих увезли со стадиона машины «скорой помощи».

Вечером я позвонил главному тренеру сборной команды Владимиру Карнееву. «У Сергея многочислен- ные переломы, — сказал

он, — а Кадыров почти в порядке, он уже у себя в номере лужниковской гостиницы». На следующий день я навестил Габдрахмана. Он показал мне глубокий порез на ноге, заштопанный хирургом, последствия раны выдавало только едва заметное прихрамывание. Вот счастливчик, подумалось, почти невредимым выйти из такой заварушки. Разговор шел вяло. Тогда я решил, что Габдрахман еще не отошел от болевого шока, но в следующие годы, когда мы встречались на соревнованиях и тренировочных сборах множество раз, убедился — это его черта характера, он держит собеседника на расстоянии и на откровения никогда не идет.

Биография у Кадырова оказалась куцей. Из бедной семьи. В 18 лет поступил в мотосекцию и осваивал азы кросса на машинах класса 175 см³. Попробовал силы на ледяной дорожке в этой кубатуре и с первой попытки стал бронзовым призером чемпионата страны. Пересел на «пятисотку» совершенно случайно. За месяц до соревнований в Лужниках попросили заменить заболевшего гонщика Грехова — не хватало одного участника для таблицы заездов шестнадцати спортсменов в местных гонках в Уфе. Словом, опыта выступлений в этой кубатуре практически не было. И все же одну черточку характера Кадырова из этой короткой беседы я уловил — уверенность в себе, в свою звезду. «В Кубке ФИМ выступлю обязательно и не как запасной», — на прощание заявил он.

Невероятно, но Габдрахман оказался прав. На четвертом или пятом этапе кубковых соревнований у нас в стране сломал ногу Борис Захаров, и на заключительные пять в Швецию отправился Кадыров. О том, как он там выступал, говорит итоговая таблица: Б. Самородов — 48 очков, В. Нерытов — 29,5, швед О. Эстблум — 24,5, Кадыров — 24.

А затем началось триумфальное шествие молодого башкирского гонщика по трекам Европы. Из двух проведенных первенств Старого Света он выиграл одно, в девяти чемпионатах мира, в которых ему довелось участвовать, завоевал шесть золотых медалей. Этот рекорд до сих пор не побит, хотя состоялось уже 28 личных первенств. Ни об одном советском спортсмене-мотоцикли-



сте не было написано столько статей, репортажей, очерков, брошюр у нас и за рубежом, как о Габдрахмане Кадырове. На него шли зрители, он был символом советской мотоциклетной школы. Автор этих строк тоже трудился на ниве прославления замечательных успехов наших ледовиков и, конечно, прежде всего их бесспорного лидера.

Габдрахман был человеком неординарным, очень талантливым и целеустремленным. И не только в ледовом спидвее. На тренировочных сборах показывал незаурядные способности футболиста, несмотря на невысокий рост уверенно действовал под баскетбольным щитом. Закончив спортивную карьеру, попробовал себя в роли комментатора. Очевидцы рассказывали, что такого профессионального репортажа никогда не слышали. Талантлив он оказался и в судействе: Кадыров — единственный гражданин бывшего СССР, которому ФИМ доверяло должность

главного арбитра на международных трюковых соревнованиях. Удачлив он оказался в бизнесе при организации концертов своей жены Зифы, исполнительницы татарских национальных песен.

Все это так. Но вот что удивительно. Когда Габдрахман только начинал завоевывать известность, рядом с ним находились люди, спортивный талант которых был куда ярче. Тот же Борис Самородов. Он собрал редкую коллекцию по количеству наград различного достоинства в мотокроссе, первенствах СССР по мотогонкам на ледяной и гаревых дорожках, в чемпионатах мира по летнему и зимнему спидвею. Однако Самородова забыли, Кадырова же будут помнить долго. Первый растративал талант налево и направо, уйму времени и сил грохая на преодоление различного рода неприятностей, виновником которых чаще всего был сам. Второй — тщательно продумывал каждый шаг, без ошибок шел к поставленной цели.

Габдрахман Кадыров, как и большинство «ледовиков» его времени, совмещал выступления на зимних и летних треках. В гаревых гонках он особых успехов не добился и прекратил в них участвовать с 1967 года.

Уверен, Кадыров, несомненно, человек одаренный, родился еще и под счастливой звездой, о везении его ходили легенды. Вот пример, не относящийся к спорту. Габдрахман был явно неравнодушен к преферансу, хотя, по отзывам его партнеров, гроссмейстеров бубновых дам и червовых королей, играл, мягко говоря, посредственно. Розданы карты, и, не раскрывая их, Кадыров вдруг говорит: «Мизер втемную». Удивленные взгляды, карты перевернуты, и через несколько секунд все убеждаются, что Габдрахман, как в воду глядел, не берет ни одной взятки.

Габдрахман появился на спортивном небосклоне в самый нужный момент, когда Федерация мотоспорта СССР придумала, а затем утвердила в ФИМ сначала европейский, а затем и мировой чемпионат по мотогонкам на льду. Что представляли собой эти состязания в те годы? Мои коллеги и я тогда с гордостью писали, что в первенстве приняли участие гонщики десяти и даже двенадцати стран. Это было правда. Но другая правда заключалась в том, что большинство зарубежных гонщиков из Австрии, ГДР, Монголии, ФРГ, Польши, Югославии по сути никакого отношения к зимнему спидвею не имели, получали мотоциклы для гонок по льду от наших клубов за неделю до чемпионата, а обслуживали их наши механики. Борьба шла только между советскими и двумя-тремя зарубежными соперниками — Антонином Швабом и его тезкой Каспером из Чехословакии да шведом Куртом Вестлундом, имевшими опыт в летнем спидвее. Словом, победу кому-нибудь из наших можно было отдавать заранее. Грех было не воспользоваться такой ситуацией для создания своего кумира.

Кадыров как нельзя лучше подходил для такой роли. К концу 60-х он успел сделать себе имя, налицо и образ лихого башкирского наездника, на которого обязательно клонет западная пресса. Так молодой гонщик

из Уфы попал в незаменяемые чемпионы, а московское начальство из ЦК ДОСААФ СССР принялось всюю помогать Габдрахману. И тогда не было секрета в том, что отдавались приказы тренерам, выезжавшим на мировые первенства, работать всей командой на Кадырова. Выиграть при такой поддержке, когда очки у соперников отбирали еще пять советских гонщиков (а во все годы в финалах неизменно стартовало шестеро наших), не составляло труда. Справедливости ради надо отметить, что и Кадыров не допускал явных срывов. Их было у него всего три: он проигрывал, еще не будучи звездой, Борису Самородову, а затем уже в зените славы только иностранцам — чехам Антонину Швабу и Милану Шпиньке.

Естественно, души не чаяли в Кадырове и в Уфе. Он сразу же попал под опеку Леонида Балабана, начальника строительного треста № 3, второго по влиянию человека в Башкирии, главного мецената спидвея в республике. Кадырову создали такие условия для занятий спортом, какие и не снились Борису Самородову, Юриям Дудорину и Чекаранову, другим известным гонщикам Уфы.

Весомый козырь дал Кадырову и чехословацкий завод ЯВА. В родившемся чемпионате мира по мотогонкам на льду предприятие увидело новый рынок для сбыта трюковых мотоциклов. Нужна была реклама, и Кадырову готовили уникальный мотоцикл, давали в помощь лучших механиков и настройщиков моторов. Все это вместе взятое и предопределило феномен гонщика, результат которого в личных чемпионатах мира никто не превзошел до сих пор. Логично предположить, что ему не было равных и на всесоюзной арене. Но здесь как раз Кадыров не блистал. Объяснение простое: в чемпионатах СССР конкуренция куда сильнее, да и помощь от товарищей не жди. Здесь ему удалось добыть всего три золотые медали. А были годы (1968-й, 1971-й, 1974-й), когда он либо оказывался в хвосте турнирной таблицы, либо вообще не попадал в финал. И тем не менее его неизменно включали в сборную команду.

Справедливости ради надо сказать, что Габдрахман осознавал свое исключительное положение и исправно



Типичная картина тех лет: генералы принимают после победного выступления своих любимцев (слева направо) — Владимира Чапало, Бориса Самородова, Владимира Пазникова и Габдрахмана Кадырова. В центре — председатель ЦК ДОСААФ СССР Маршал авиации А. И. Покрышкин.

играл роль «правофлангового отечественного мотоспорта», не позволяя себе ничего, что могло бы скомпрометировать его имя. Скажем, ни для кого не секрет, что многие гонщики позволяют себе «нарушать спортивный режим». Пил ли Кадыров? Перед гонкой никогда, после окончания чемпионата —

всегда. Но делал это с головой и очень скрытно. Обычно Л. Балабан по случаю закрытия первенства устраивал банкеты. Падали зарубежные гости, подкашивались под пулеметными очередями тостов Вячеслав Дубинин, Юрий Дудорин, выносили из зала на руках финна Анти Пайяри и его земляков.

Кадыров всегда быстро покидал захмелевшую братию... и направлялся в снятый заранее гостиничный номер, где все было готово для многочасового веселья

Лучше всех принимал старт Борис Самородов. О его молниеносной реакции до сих пор ходят легенды.





Кадыров слыл большим знатоком трековых двигателей. Закончив спортивную карьеру, часто помогал молодым в закрытом парке.

в компании друзей и механиков.

Тем не менее остро развитое чувство самосохранения, природная осторожность однажды подвели Кадырова. Поскольку у него уже была «Волга», он продал в Прибалтику подаренную ему Внешнеэкономическим объединением «Мотоков» «Шкоду». Многие спортсмены и тренеры пострадали в то время от таких операций. И на Габдрахмана тут же донесли в ЦК ДОСААФ СССР, откуда незамедлительно последовал приказ прибыть в Москву. Гневно встретило высокое начальство чемпиона, обвинив в спекуляции подарками. Кадыров же спокойно попросил генералов и полковников посмотреть в окно на тротуар: внизу стояла, сияя све-

жей краской, та самая «Шкода». Очевидцы говорят, что собравшиеся в кабинете застыли в позах, подобных героям финальной сцены гоголевского «Ревизора». И на этот раз счастливая звезда, а может быть, умение вычислить опасность, выручила Кадырова: он догадался о причине вызова в Москву. Остальное было делом техники. Вылетел к владельцу «Шкоды» и уговорил его проделывать этот трюк.

Таков был Кадыров в жизни и на спортивных аренах. Он жил по законам той, минувшей эпохи, и стоит ли сегодня винить его в том, что Габдрахман не пытался, как говорится, плыть против течения. Напротив, постарался извлечь из них максимум возможного, он крепко, обеими руками держал свою жар-птицу удачи. А что касается везения, может быть, права поговорка: везет всегда сильному?

Б. ЛОГИНОВ
Фото В. ГОРЛОВА

Окончание. Начало на стр. 9

нет более трудным. Зато более интересным! Общее же мнение высказал Бобби Рейхол: «Хорошо это или плохо, мы узнаем, когда начнется гонка».

К сожалению, для самого чемпиона CART она так и не началась — он не сумел пройти квалификацию. Но Рейхол оказался не единственным знаменитостью, «блиставшей своим отсутствием, как блистал некогда своим присутствием». По сравнению с прошлым годом зрители не увидели шестерых «великих»: Майкл Андресетти ушел в Ф1, Рик Мирз, Гордон Джонкок и Том Снева прекратили выступления. А за двадцать минут до начала квалификационных заездов 15 мая на трек выехала «Лола» со знаменитым номером 14 на борту. Болельщики, пришедшие поглядеть на семичасовую битву за «поул-позишн», вскочили со своих мест. Свой последний круг в Инди совершал Фойт...

Но, несмотря на отсутствие стольких знаменитостей, когда без четверти одиннадцать утра 30 мая 33 автомобиля заняли стартовые позиции, а оркестр Университета Пэджо заиграл «На берегах Уобаши», огромную чашу стадиона заполнили более четырехсот тысяч зрителей. Грандиозное зрелище, на-

чавшееся месяц тому назад, вступало в решающую стадию. В четверть двенадцатого над треком раздался надсадный вой прогреваемых моторов, затем опять все стихло. В 11.35 главный судья в последний раз осмотрел трассу. В 11.42 зазвучал национальный гимн. Еще через четыре минуты университетских музыкантов сменили военные: сводный оркестр Вооруженных Сил и Национальной Гвардии США сыграл «Возвращайся домой из Индианы». И, наконец, в 11.51 Том Карнеги на весь стадион провозгласил: «Леди и джентльмены, заводите ваши моторы!»

То, что происходило потом, бесполезно описывать — достаточно посмотреть в таблицу, чтобы в этом убедиться. Со стороны это напоминало фантастическую пляску, за которой просто невозможно уследить. В ней не было фаворитов, не было закономерностей: посмотрите только на список лидеров! Кевин Коуган — его квалификационная скорость была самой низкой. Стефан Грегуар — еще месяц назад эту фамилию знали только немногие французские журналисты, Ал Анзер-старший — накануне старта ему исполнилось 54 года! Среди разноцветья желтых и зеленых флагов в руках судей то и дело появлялись черные, штрафные. Почти постоянно

кто-нибудь заезжал в боксы, и уже на восьмом круге лидер обошел на круг аутсайдера.

Однако постепенно в этой круговерти наметилось что-то похожее на порядок. Словно в гигантской центрифуге, кто-то неумолимо «опускался на дно», а кто-то, наоборот, поднимался все выше и выше. Выживал только тот, кто, по выражению Роджера Пенске, «без усталости ждал на газ и не делал ошибок». Рауля Боззела лишили надежд на победу обертка от «горячей собаки», попавшая в радиатор, и два черных флага. Дважды ошибся с выбором шин Марио Андресетти. «Не держал» давления наддува двигатель «Лолы» Пике. Тео Фаби дважды не вовремя заехал в боксы — под зеленым флагом. Стефану Юханссону механики в суматохе залили всего полбака. Обгоняя Скотта Брайтона, врезался в стену Пол Трейси: «Из поворота мы выходили бок о бок. Но он вдруг начал подниматься вверх по виражу. Я попытался затормозить, но было поздно».

И, наконец, за 15 кругов до финиша ошибся Мэнселл: «Во всем виноват недостаток «трекового» опыта. Я вошел в поворот по внутренней стороне на полном газу и был в полной уверенности, что выйду из него первым. Но Эмо и Ари ушли от меня без всяких усилий!» Чемпион

мира предпринимал отчаянные попытки достать беглецов, едва не закончившиеся аварией. За семь кругов до финиша во втором повороте «Лола» под номером пять «поцеловала»-таки стену. К счастью, без всякого вреда для себя и своего водителя.

А 46-летний бразильский миллионер, владелец сети магазинов модной мужской одежды, вдавлив педаль газа в пол: «Как только я обошел Найджела, он стал мне не опасен. Все свое внимание сосредоточил на Линдике: у голландца гораздо больший опыт трековых гонок». За полторы минуты до финиша Фиттипальди установил лучшее время прохождения круга, чем окончательно закрепил свою победу.

Освежаясь после гонки стаканом апельсинового сока с собственных плантаций в Бразилии, Эмо выглядел абсолютно счастливым — это была его вторая победа в Инди-500. Но и Мэнселл на третьей ступеньке пьедестала отнюдь не казался казанской сиротой. Причиной тому были не только почти четыреста тысяч долларов призовых. Хотя двум хитрым лисам и удалось «слопать» его в «старой кирпичнице», в общем зачете чемпионата англичанин чувствует себя весьма уверенно, все дальше отрываясь и от «дедушек», и от «бабушек».

А. МЕЛЬНИК

FIA
FORMULA 1
WORLD
CHAMPIONSHIP

ФОРМУЛА 1



ЧЕЛОВЕК
ИЛИ КОМПЬЮТЕР

«В у-у-ммм... мумм... мумм...» — гаркнули в ухо на последнем дыхании выхлопные трубы. Жан Алези начал вырастать на моих глазах из кокпита «Феррари» — где он там помещался? Снятую «баранку» положил на кузовничком: вот они кнопки полуавтоматического переключения передач, та — с низших на высшие, эта — наоборот. Только навел объектив: «Скузи, синьор», — один из механиков в красной робе, извиняясь, задел меня локтем. У «Феррари» не любят, когда фотографируют «исподнее» их болидов.

Спецпропуск позволял во время тренировок толкаться в боксах с фотоаппаратом, заглядывать куда угодно, но не касаться (даже пальцем) ни одной детали — моральный кодекс гостя боксов. Так принято не только на Гран-при Монако — на всех этапах чемпионата мира формулы 1.

В день гонок не до экскурсий в боксы — мы вместе с комментатором российской телепрограммы «Арена» Алексеем Бурковым при деле. Поэтому для двух с лишним часов телерепортажа в дни тренировок собрать бы максимум сведений. Но быть «пылесосом информации» тяжело. Всюду не успеешь. Только отвернулся от «Феррари» — в метре от меня профланировал великий Сенна — как механики сняли обтекатель над двигателем у машины под № 27... Везение!

В нынешнем году конструкторы из Маранелло применили впускные патрубки переменной длины. И когда механики обнажили тот мотор, пришлось совершить балетное фуэте на каблучке. Только бы успеть разглядеть — управление от компьютера или... Механики меланхолично прикрыли интимное место мотора серебристой пластиковой накладкой — «Скузи, синьор!»

В прошлом сезоне инженеры «Рено» на своих моторах модели «RS4» уже освоили свой «фокус». Давно не секрет, что, подобрав соответствующей длины впускные и выпускные трубы, скомбинировав их размеры с фазами газораспределения и другими параметрами двигателя, можно получить заметный прирост мощности. Заметный, но, увы, только на одном режиме работы. А для других нужно подбирать иную комбинацию размеров и параметров. И главный

конструктор гоночного отдела «Рено» Жак Ййс придумал, как соответственно изменению скорости вращения коленчатого вала двигателя автоматически удлинять и укорачивать впускные патрубки.

Тренировки — дело серьезное. Вот влетел для замены шин (нужны были из совсем мягкой смеси, чтоб «на выстрел», на лучшее время круга) Шумахер. Сенна уже поставил машину в бокс — у него второе после Шумахера время. Деймон Хилл привез третий результат (и лучше «выкрутить» не мог), Алези закончил тренировку с четвертым результатом. Всего пять кругов осталось ездить гонщикам, а Прост еще не выезжал.

Чернявый и щуплый, Ален, словно следователь в дело, не отрываясь, глядел в телемонитор: «Вендлингеру на этом повороте все портит заметная избыточная поворачиваемость. А Деймон тут еще в торможении, а уже прибавляет газ — надо учесть». И так почти всю тренировку «Профессор» созерцал монитор...

После поворота у самых защитных рельсов — пяток

фотографов. Я тяну шею, чтобы между головами и растопыренными локтями хоть что-то увидеть, и вдруг все пятеро поворачивают объективы в мою сторону. Ага, узнали где-то, что на Большой приз Монако приехал корреспондент АМС и «Арены»...

Увы. Просто к барьеру тихонько подкатили в коляске самого Вильямса и принесли монитор. Когда я обернулся, то увидел рядом с лысиной Фрэнка курчавую голову Проста. Иногда «Профессор» делал замечания — резко и безапелляционно. Шеф команды не спорил, но вдруг вяло обронил несколько слов. Прост встал, надел шлем, сел в машину и выехал на трассу. Лишь две-три машины кружились на ней. На последнем круге (тренировка исчерпала отведенные ей 45 минут) все ахнули.

Вскоре Прост въехал в боксы. Он уже знал: дисплей в машине через телеметрическую связь сообщил, что у него лучшее время 1.20,557. И сбросить даже тысячные доли секунды с него уже никто не мог — тренировка закончилась.

«Профессор» хладнокровно выполнил свой такти-

Купите стяг «Феррари» или запаситесь бразильским флагом, чтобы приветствовать победу Сенны, если вы настоящий болельщик. Не уходите с улицы Принцессы Каролины, пока не приобретете весь нужный вам на гонках реквизит. И шапочку от палящего солнца тоже!

Перед стартом как-то сосредоточенно тихо. На голубом «Лижье» механики снимают «грелки» с шин.

На «тихоходной» монакской трассе инженеры «Вильямса» отдали предпочтение антикрыльям больших размеров. Тут повышенное сцепление колес с дорогой важнее хорошей обтекаемости.

ческий план. Он лучше всех понимал, что резкий старт ему не всегда удастся. И начать гонку с «поул-позишн» он обязан.

Мне хотелось взять у Проста автограф, сказать Деймону Хиллу, что когда-то его отец был для меня кумиром, пофилософствовать с Сенной «о сущности любви»... к гонкам. Неразговор-





чивые, сосредоточенные, ушедшие в себя люди мысленно уже неслись по трассе... Они бережно ограждали эту сосредоточенность от всех и вся. При любом вопросе в лучшем случае молча отворачивались или бросали слова из боцманского лексикона.

«Мак-Ларен», «Вильямс», «Бенеттон» (а в конце сезона

к ним добавится и «Футу-орк») взяли на вооружение активную подвеску колес. Снабженный ею автомобиль сохраняет неизменным дорожный просвет при поворотах, разгонах, торможениях, при полных и порожних баках. Неизменность «щели» между днищем кузова и дорогой означает постоянство аэродинамической силы,

прижимающей машину к дороге. В результате удается уверенно брать повороты с неслыханными боковыми ускорениями — вчетверо (а точнее, в 4,3 раза) больше ускорения земного притяжения. Антикрылья и другие аэродинамические устройства при содействии активной подвески колес прижимают автомобиль к дороге нагруз-

кой, которая втрое превышает его полный вес, и гонщик в среднем на секунду быстрее проходит каждый круг.

В полуавтоматических коробках передач компьютер безошибочно все делает за гонщика (тот дает ему нажатием кнопки на руле лишь команду к исполнению), и каждое переключение происходит всего за четверть секунды — так быстро, что ухо не успевает уловить этот момент по изменению звука мотора.

В дополнение к этим устройствам на лучших машинах теперь устанавливается антиблокировочная система (АБС) в приводе тормозов и противобуксовочная система. Она регулирует величину крутящего момента, прилагаемого к ведущим колесам так, чтобы не допустить их пробуксовку. Появился также и электронный привод управления дросселем: гонщик давит на педаль газа, а она подает в компьютер сигнал, по которому тот «принимает решение», мгновенно проанализировав поступающую к нему информацию от десятка датчиков.

Компьютеры, микропроцессоры, электроника. Но порой их «коллективного ра-



«Бенеттон-B193B» Шумахера. Хорошо видны вертикальные щитки, которые, как и на «Мак-Ларене», направляют к бортовым радиаторам поток воздуха, не «взбалтывая» вращением передних колес. Слева на коже двигателя — телекамера в обтекателе.

зума» не хватает, чтобы приспособиться к нештатной ситуации. Бывало и такое. И вот уже Рон Деннис предсказал на своих «макларенах» постоянную, двустороннюю связь с боксами, командным пунктом «конюшны» посредством лазерного луча. В левом борту машины где-то в метре впереди задних колес для этого сделана небольшая амбразура. Лазерный луч позволяет на ходу изменять программу (точнее корректировать ее) в компьютерах, что управляют активной подвеской и противобуксовочной системой.

Что ж, чудо техники! Прекрасно! Прекрасно! Так и хочется сказать: «Остановись, технический прогресс: ты и так прекрасен». Айртон Сенна давно задумывался над этой парадоксальной идеей. Машина начинает до- влечь над гонщиком. Грядет

смена ролей: не машина — придаток гонщика, а гонщик — ее придаток, один из ее компьютеров. Высококвалифицированный водитель с рафинированным чувством соотношения тяги и сцепления шины перерождается просто в деталь.

Кроме гонок, Сенна увлекается авиамодельным спортом. И он более других имеет основания предположить, подумал я, что в перспективе на трассах формулы 1 будут нестись радиоуправляемые болиды, а гонщики вырождаются в операторов. Но это означает смерть искусству водителя, это будет, как если бы певца заменяла в концерте фонограмма или синтезатор речи.

Не удивительно, что такой маэстро, как Сенна, вместе с ним многие философы автоспорта из ФИСА активно выступают против электронных устройств, ограничивающих творчество пилота. Они справедливо полагают, что в любой гонке на личное первенство мира спортсмены должны оспаривать его, полагаясь на свои возможности, и без внешней, электронной помощи.

Продолжение на стр. 34

6 этап

Гран-при Монако

23 мая, 78 кругов, 259,584 км

1.	А.Сенна	BR	McLaren MP4/8	3	1:52.10.947
2	Д.Хилл	GB	Williams FW15C	4	—52.118
3.	Ж.Айези	F	Ferrari F93B	5	—1.03.362
4.	А.Прост	F	Williams FW15C	1	—1 кр.
5.	К. Фиттипальди	BR	Minardi M193	17	—2 кр.
6.	М.Брандл	GB	Ligier JS39	13	—2 кр.
7.	А.Дзанарди	I	Lotus 107-B	20	—2 кр.
8.	М.Андретти	USA	McLaren MP4/8	9	—2 кр.
9.	Р.Баричелло	BR	Jordan 193	16	—2 кр.
10.	А.де Чезарис	I	Tyrrell 020C	19	—2 кр.
11.	Ф.Барбацца	I	Minardi M193	25	—3 кр.
12.	Ф.Альфо	F	Larrousse LH93	15	—3 кр.
13.	К.Вендлингер	A	Sauber C12	8	—4 кр.
14.	Г.Бергер	A	Ferrari F93A	7	—8 кр.

Сошли:	Место	причина:
круг:	на старте:	
61 Дж.Херберт	GB Lotus 107-B	14 авария
53 Р.Патресе	I Benetton B193B	6 мотор
51 Э.Кома	F Ligier JS39	10 авария
46 А.Сузуки	J Arrows FA14	18 авария
43 Д.Уорвик	GB Arrows FA14	12 авария
32 М.Шумахер	D Benetton B193B	2 сист.охл.
31 Ю.Катаяма	J Tyrrell 020C	22 радиатор
28 М.Альборето	I Lola T93/30	24 КП
23 Ю.-Я.Лехто	SF Sauber C12	11 авария
12 Т.Бутсен	B Jordan 193	23 подвеска
3 М.Бланделл	GB Ligier JS39	21 авария

Не прошел квалификацию:

Л.Бадер	I	Lola T93/30	1.29.613
---------	---	-------------	----------

Лучший круг: Прост (52) — 1.23.604 (143,304 км/ч).

Лидеры: Прост — 1—11; Шумахер — 12—32; Сенна — 33—78.

ЛЕГЕНДА, ДЛИННОЮ В ТРИ КИЛОМЕТРА

Эта гонка проходит по улицам города, вернее, целых трех городов. Ибо то, что Гран-при Монако разыгрывается в Монте-Карло, заблуждение. Вся территория княжества, протянувшегося узкой полоской вдоль Лазурного берега Средиземного моря, составляет менее двух квадратных километров. От его юго-западной границы до северо-восточной всего-навсего 3400 метров. И на этом крошечном клочке земли уместились не один, а четыре города, по улицам трех из которых — собственно Монако, столицы страны, Монте-Карло и Ла-Кондамина — и проходит этап чемпионата мира в формуле 1. Но как бы там ни было, трасса протяженностью в 3,328 км не просто городское кольцо. Это дорога, едва ли не каждый метр которой связан с множеством захватывающих легенд, водительским фольклором, веселыми шутками и мрачными воспоминаниями.

Наверное, лучший способ рассказать хотя бы небольшую часть этих историй — «прокатиться» по трассе, но только достаточно медленно, чтобы оставалось время поглядеть по сторонам. Итак, вы готовы? Поехали!

Стартовая прямая, в обычной жизни — бульвар Альберта I. Бросив взгляд направо, вы увидите гавань, переполненную разномастными судами — от рыбацких лодок до настоящих плавучих дворцов. Чуть дальше и левее черты старта-финиша так называемые «княжеские боксы», где Его Светлейшее Высочество Князь Монако Ренье III вместе со всей своей семьей наблюдает за гонкой, а после финиша вручает Гран-при победителю.

Это одно из самых шумных мест на всей трассе — два часа подряд машины оглушительно ревут на скорости более 200 км/ч, проносясь всего лишь в паре метров от «княжеского бокса». Но несмотря на это, Ее Высочество княгиня Грейс каждый раз присоединяется к Ренье III. (А ведь по секрету говорят,

она терпеть не может никаких гонок — ее собственный зять погиб недавно на скоростном катере).

Еще несколько метров и мы минуем резиденцию Автомобильного клуба Монако, президент которого Энтони Ногес учредил Гран-при Монако в 1929 году. Для столь distinguished учреждения штаб-квартира АКМ весьма скромна, зато бар — тоже очень маленький, но необычайно уютный. Правда, не только во время гонки, а и всю предшествующую ей неделю вам вряд ли удастся воспользоваться его гостеприимством. Вход в Клуб заказан даже его членам — помещения сдаются внаем для частных приемов.

Еще дальше — боксы. В обычное время этот отрезок бульвара Альберта I служит местом неторопливых прогулок многочисленных туристов. Но с четверга по воскресенье здесь — нервный центр гонки. Многие пилоты буквально ненавидят боксы Монте-Карло: узкие, тесные, они предоставляют механикам минимум удобств. Гонщикам же приходится быть здесь предельно осторожными — пит-лейн, «гаражный переулок» необычайно мал, а ведь здесь трудятся тринадцать бригад механиков.

Первый поворот — «Сен-Дево» назван так по имени крошечной церкви святого покровителя Монако, спрятавшейся в небольшой ложбинке и почти незаметной с трассы. Тринадцать лет назад «Тирел» ирландца Дерек Дали взлетел над дорогой и с двухметровой высоты упал на автомобиль его товарища по команде француза Жан-Пьера Жарье. Оба отделались легким испугом, как пять лет спустя Нельсон Пике и Риккардо Патресе, чьи машины, столкнувшись, загорелись. Снимки этого пожара в «Сен-Дево» обошли всю мировую прессу — зрелище и впрямь леденило душу.

Далее автомобили поднимаются к казино по «Бо Риваж». Это один из немногих участков трассы, где мож-

но использовать преимущества более мощной машины. С левой стороны за солидными стальными отбойниками бар «Чатэм». Здесь девять лет назад под проливным дождем потерпел аварию Найджел Мэнселл, лидируя впервые в жизни.

«Чатэм», больше известный по имени своего владельца Розы, одно из двух самых популярных мест среди болельщиков Гран-при Монако и ралли «Монте-Карло». В остальную часть года это любимый кабачок отставших от своих судов моряков со всего света. Гоночные автомобили проносятся перед заведением Розы на скорости 230 км/ч. А напротив бара — огромный телевизионный экран, на котором во время гонки 1991 года Айртон Сenna умудрился заметить, как далеко за его спиной сражаются Прост и Мэнселл.

Левый поворот «Массиэ» гонщики проходят на большой скорости и мимо фешенебельных магазинов — ювелирных, меховых, одежды — вылетают на площадь перед казино, своеобразную гостевую трибуну Гран-при Монако. И не только в переносном смысле — на площади установлена сборная трибуна, забитая роскошной публикой. Во время гонки она становится одним из самых красочных и необычных зрелищ формулы 1. Над магазинами — терраса «Отеля де Пари», самого престижного в княжестве. Если вы хотите попасть на первые полосы газет, если ваша жена спит и видит, как ее туалеты обсуждают миллионы женщин от Майами до Токио и от Эдинбурга до Кейптауна, ваше место во время гоночного уик-энда — в фойе «Отеля де Пари». Но учтите, удовольствие обойдется вам в кругленькую сумму — терраса и балконы гостиницы, откуда прекрасно видно гонку, раскуплены на много лет вперед.

А справа на площади — самое известное здание Монако, да и одно из самых, наверное, известных в мире. Даже на одной шестой части

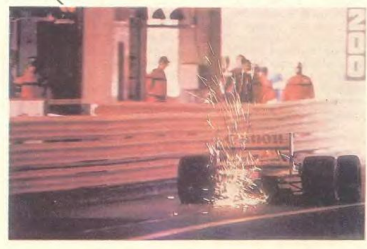
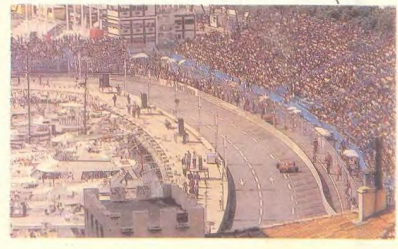
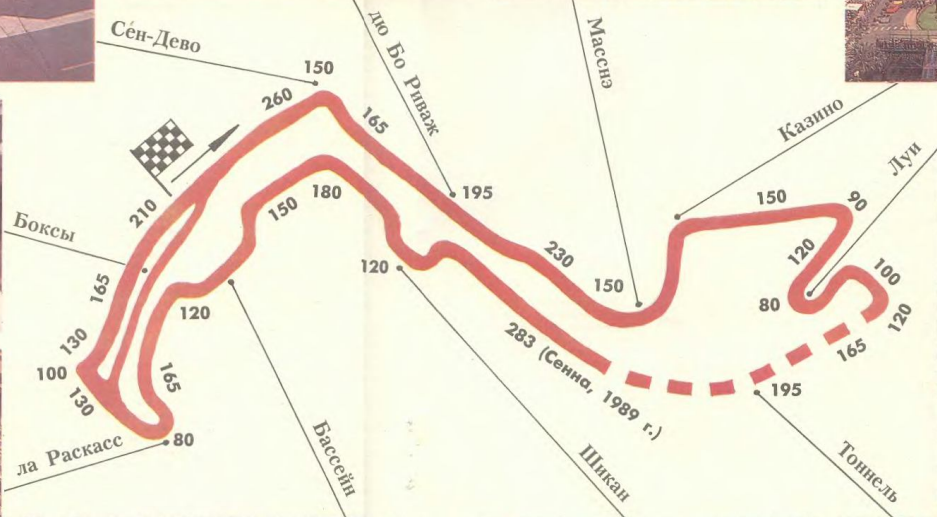
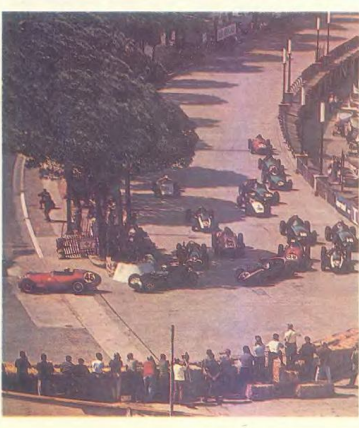
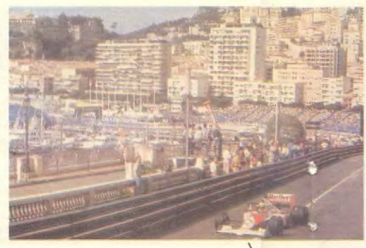
суши не так уж много найдется людей, которые не знают, что столица Монако — олицетворение рулетки, азарта, самого утонченного и изысканного порока. Множество рассказчиков — от великих мастеров слова до безвестных писателей в сотнях рассказов, романов, повестей и фильмов живописали крушение и зарождение миллионных состояний. Красавица Отеро и другие роскошные куртизанки начала века хвастались здесь друг перед другом своими драгоценностями, своими миллиардерами, своими королевскими друзьями. Позади казино — сады, где, согласно легенде, прервалась жизнь не одного неудачливого игрока.

Для тех же, кто несмотря ни на что не поддался магии рулетки (или просто не имеет выходного костюма), утешением послужит удивительно красивое здание местного театра, построенное в стиле рококо и как будто специально спрятавшееся среди построек рядом с казино. Полиция в Монако строга, но очень тонко чувствует социальные отличия. Ночью въезд на площадь перед казино (то есть — центр города Монте-Карло) закрыт всем..., кто не ездит на «роллс-ройсах», «феррари» или «ламборгини».

Гонщики покидают площадь, едва не касаясь ограждения в 90-градусном правом повороте перед тем, как нырнуть вниз к подножию холма. На спуске нужно глядеть в оба — ведь за 200 метров до крутого поворота машины несутся более чем на 150 км/ч.

Слева от трассы — и на разных полюсах социальной лестницы — расположились три самых известных ночных заведения Монте-Карло. Столик в ресторане «Рампольди» стоит бешеных денег, в дверь же «Х-клуба» вас просто не пустит серьезный неулыбчивый швейцар, если вы не знаменитость международного масштаба. Но не отчаивайтесь и ступайте в «Тип-Топ».

Этот кабачок так же, как бар Розы, служит любимым пристанищем болельщиков Гран-при и ралли «Монте-



Карло. Помимо всего прочего, он отличается прикрасной кухней. «Тип-Топ», маленький и очень тесный, не может вместить всех желающих. Поэтому каждый вечер, начиная со среды, с регулярностью стихийного бедствия толпа клиентов, выслезавших на тротуар, преодолевает тройное ограждение и выливается на трассу.

Когда-то полиция пыталась бороться с этим, но в конце концов бросила бесполезное занятие. К тому же автогонщики фанаты отличались мирным характером и безобидными шутками. Максимум что вам угрожает, если выш грандиозно дорогой «Бентли» попал в такую толпу, ставшее пиво, вылитый на лобовое стекло, или непрошеный пассажир, решивший прокатиться несколько метров на крыше шикарной машины.

Если же у вас автомобиль небольшого размера, послушайте совета, не оставляйте его возле «Тип-Топ». Вы рискуете, вернувшись, найти его припаркованным на четырех стульях! Прием поразительный: доброт не только болельщики. Однажды бригада из «конош» (руководимая, между прочим, старшим механиком) не появилась ночью построить около «Тип-Топ» детскую заправку, направив поток дождей воды вниз по водосточному желобу прямо в двери «клуба».

Да, главная прелесть этого кабака — демократия. В пятницу, когда нет тренировок, лучшие пилоты мира иногда заглядывают сюда с пыльных приземов и засаживаются с друзьями, притягивая или просто болельщиками до поздней ночи. А в 1975 году Джеймс Хэнт едва не заехал в «Тип-Топ» на своем «Хессе», вылетев с трассы после столкновения с автомобилем одного из соперников.

Следующий «медленный» сложный поворот «Мирабо» рядом с основательно перестроенным комплексом отеля «Метрополис». Здесь в 1986 году опасную аварию потерпела «Лола» Патрика Тамбо, а через четыре года «Мак-Ларен» Бернера врезался в «Феррари» Проста, лишив француза надежды на пятую победу на улицах Монте-Карло.

Преодолев «Мирабо», пилоты входят в тесную «шпильку» отеля Луви — «вокзальную шпильку», как называли ранее крутой поворот на 180°. Это место часто становится ареной самых драматичных ситуаций. В 1982 году «Брэмхэм» Риккардо Патресе

на последнем круге, вылетев на внешнюю сторону поворота, застрял там, уткнувшись в ограждение. Судьи, чтобы не создавать опасность на пути других пилотов, подтолкнули машину, и итальянец потихоньку покатился вниз с холма, как он и думал — к третьему месту. Но оказалось, что у «Феррари» Дидье Пирони и «Лотоса» Элио де Анжелиса кончился бензин.

И Патресе доковылял до финиша первым. Еще один правый поворот — «Портгье», и машины похоронят ко входу в туннель. Именно здесь пять лет назад Айртон Сенна, далеко оторвавшись от соперников, все увеличивал темп, пока не потерпел аварию за 12 кругов до конца гонки. Тогда он убежал с трассы прямо к себе домой, в «Хьюстон Палас», на 15-м этаже которого находится его апартаменты с окнами на гавань.

Из туннеля автомобили вылетают на скорости в 280 км/ч и сразу входят в «Швейк» — S-образный поворот, выводящий на набережную. Раньше толпа каменным паранет отделила трассу от моря, и дважды — для итальянца Альберто Аскари и австрайца Пола Хокинса — тонка заканчивалась холодной купелью.

Гонимый караван выхлещет на набережную мимо выстроившихся, как на параде, океанских яхт с вертолетами на верхней палубе и экипажем из двух десятков человек и малюток «Джет-ски» — водных мотоциклов. Отсюда наблюдают гонку те, кому терраса «Отеля де Пари» кажется слишком ordinарной трибуной. Пару лет назад с борта одной из яхт взирал на состязания «сухопутных капитанов» победитель «Кубка Америки», знаменитый на весь мир, хотя к тому времени уже полный банкрот, австралиец Алин Бонд.

Один из самых хитроумных участков трассы — серия поворотов вокруг плавательного бассейна. Монако построен на склонах гор и спускается к морю террасами. Как раз над бассейном, но уровнем выше находится стартовая прямая, боксы и единственное здание, сооруженное специально для гонки, — так называемый «рысь-контроль», место, откуда следит за гонкой главный судья со своими помощниками. Отсюда просматривается каждая дюйма трассы. Нужно сказать, что со стороны состязания в Монако кажутся совершенно невозможным де-

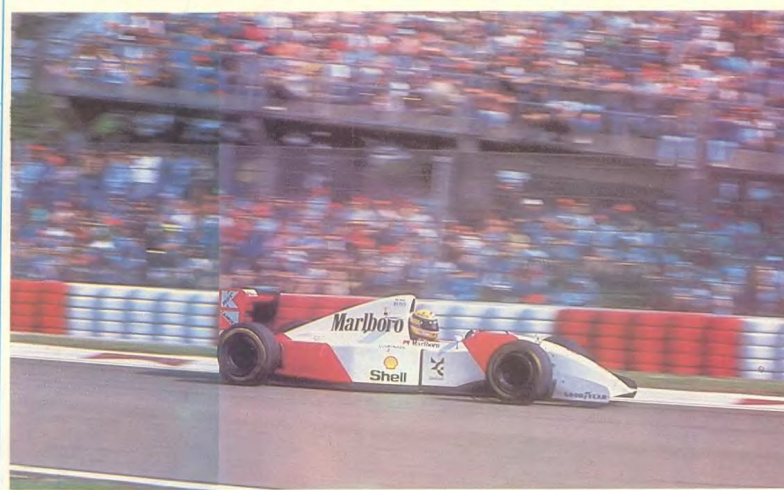
лом — по такой сложной трассе могут гоняться только сумасшедшие. Но, может быть, именно поэтому безопасности на здешних узких участках уделяется перестоенное внимание, а за всю историю этапов чемпионата мира формулы 1 на этой трассе произошло лишь два смертельных случая. В 1962 году BRM американца Рини Гинтера убила судая, а через пять лет итальянец Лоренцо Бандини скончался в больнице от ран, полученных в гонке.

Трибуны от плавательного бассейна до ресторана «Раскасс» обычно занимают судыремонтники, работающие на стоянках здесь же расположенных шухах и яхтах. Телевизионщики облюбовали это место для своего оперативного центра во время гонок.

Ресторан «Раскасс» — прекрасное место, чтобы посмотреть тренировки и позавтракать. А следующая «шпилька» у плавательного бассейна появляется в истории Гран-при Монако неоднократно. Именно здесь, за несколько сотен метров до финиша в 1970 году Джек Врэмбл, запаниковав, допустил ошибку и лишился верной победы после того, как лидировал 52 круга.

Итак, пилоты благополучно преодолевают последний поворот и мимо спускающихся уступами садов, заполненных зрителями, мимо безобразного здания новой школы мчатся на бульвар Альберта I. Осталось лишь увидеть клетчатый флаг, победу вскинуть руку вверх и после круга почта поскорее вырывают «княжеские боксы», чтобы получить Большой приз из рук седовласого, нетерпеливого, rispetтабельного Рене III и бурмль с шампанским. Любый пилот скажет вам совершенно определенно — нет в мире лучшего места, чтобы откупорить заветную емкость с игристым напитком.

А. ДМИТРИЕВ



Продолжение. Начало на стр. 27

Пока, к счастью, сохранилось в календаре мирового чемпионата еще несколько этапов, где даже невидимый электронный помощник значить меньше, чем искусство виртуоза. Один из таких этапов — Большой приз Монако. И бразилец понимал, что именно здесь он, вышедший из других стоящих тонких, должен доказать, что прирост был, есть и всегда должен остаться за Мастером, а не за Компьютером. Сенна в прошлом побеждал в Монако пять раз, как и другой мастер из иной эпохи, Грэм Хилл. Четырежды тут первенствовал «Профессор». Даже не столько Просту (хотя и ему тоже) хотел бросить вызов Сенна на шестом этапе первенства мира. И Грэм Хиллу, и Компьютеру, и толпе сомневающимся.

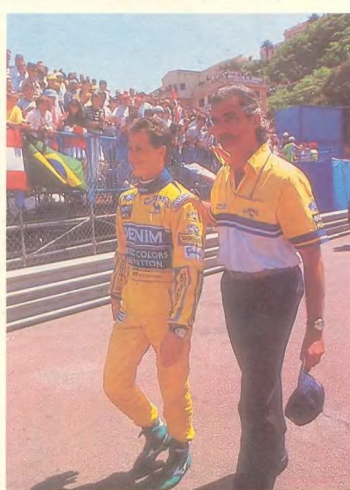
Большой приз Монако без тени сомнения самая важная гонка, с точки зрения пилота. Концентрация здесь все время должна быть высшей, потому что всю дистанцию вы проходите в коридоре из отбойников. Тут нет места для сомнений или

ошибок, — сказал Айртон накануне соревнований. А его соперник № 1 Прост заметил: «Трасса в Монако такова, что никогда не угадаешь, что тут может случиться». Наверное, самую точную характеристику ей дал Нельсон Пике (надеясь, вы не забыли, кто это?): «Выступать в Монако на машине формулы 1 все равно, что летать на вертолете по комнате».

На двух гоночных колесах, словно Наполеон перед битвой на барабанах, сидел Сенна. Черные масляные глаза — в запредельном мире. Интеллигентное лицо знающего себе цену, сложного по характеру, гроссмейстера гонки. В то же время оно отражало какую-то мягкость, терпимость глубоко верующего человека.

Как он ездит, почему побеждает: отвага, воля, ра-

Михаэль держит удар, лунчино улыбается. Но Фабио Браттоне мрачен: его надежды Шумахер выбыл из борьбы. Шеф «Бентона» еще не знает о другой горькой пилотке — через четверть часа покинет трассу и Патресе.



зум, инстинкт? Однажды я прочел интервью, которое он дал несколько лет назад: «На последней официальной тренировке в Монако, а 1988 году я уже обесценил себе «полу-позиции» и шел круг за кругом все быстрее и быстрее, — рассказывала Сенна. — В какой-то момент я показал наилучшее время, потом сбросил с него полсекунды, а потом еще секунду и все шел и шел. Внезапно я понял, что иду лучше, чем любой соперник, почти на две секунды, включая моего коллегу по команде на такой же машине. Я осознал, что более не веду машину умам. Это была езда по инстинкту. Словно я несся в туннеле, но не в том туннеле, что проложено под гостиницей, а трасса для меня стала неким желобом».

Я перешигал, казалось, некий предел, но был в состоянии жать еще. Потом внезапно я осознал, что находился в ином измерении, чем обычно. Моя мгновенная реакция — сбавить, идти тише. Я медленно съехал в боксы и в тот день больше не хотел выезжать на трассу. Это меня испугало, потому что я находился за границей сознательного понимания хода события».

Если бы я был уверен, что легко смогу выйти из подобного состояния, может быть, я бы не придал этому значения. Но есть что-то всепоглощающее в меня неуверенности... Так что я больше не позволяю себе впадать в такое состояние. Я предпочитаю контролировать себя».

Каместь, а противник Сенна Шумахер ездит, руководствуясь инстинктом. Или его атака беззаботности и улыбки — лишь маска, а в самом деле управляет автомобилем, опираясь на ум и холодный расчет? Как Прост, как Дэймон Хилл? Опыт такого ветерана, как Прост, помноженный на расчет, значит много. Но как объяснить его фальстарт на 51-м Большом призе Монако?

Очень немного понадобилось времени, чтобы конкуренты подали протест, а судьи его удовлетворили. Прост на 12-м круге вынужден был в наказание остановиться в боксах 10 секунд с заглушенным двигателем.

Шумахер неожиданно оказался в роли лидера. На его «Бентонне-8193В» помимо активной подвески колес на монаском этапе уже появилось противобуксовочное устройство. Оно помогало держаться за Простом при

резком наборе скорости на выходе из поворотов. На прямых участках «Вильямсы» Проста и Хилла развивали скорость 278 км/ч, а «Бенеттон» Шумахера — 271. Если бы не новая подвеска и противобуксовочное устройство, инстинкт мало помог бы Михаэлю.

«Думаю, нет шансов здесь тягаться с «Вильямсом», — сказал Шумахер накануне гонок, — но есть хорошие шансы держаться впереди Сенны и даже оторваться от него».

К двадцатому из 78 кругов Шумахер лидировал. За ним — Сенна, Хилл, Алези, Бергер, Патресе. Впервые машины «Феррари» (Алези и Бергер) заговорили во весь голос. «Вильямс» же Проста после штрафной остановки полторы минуты не заводился, и Ален ушел на трассу 22-м. Помните, «никак не угадаешь, что тут может случиться».

Обгонять на тесной монакской трассе сложно, и Сенна предпочел оказывать психологический прессинг на лидера — Шумахера. А далеко позади них творил чудеса «Профессор». Он жал, обгонял слабых, сражался с сильными, и «Вильямс» работал как часы.

На 32-м круге у шумахеровского «Бенеттона» сгорел компьютер, управляющий активной подвеской. «Зависли» два электрогидроклапана, жидкость из системы вытекла, и машина «легла на живот». А компьютер спровоцировал пожар, и улыбка сошла с лица немецкого гонщика. Сенна стал лидером, а за ним — Хилл, Алези, Бергер и Патресе. Два «Феррари» в лидирующей пятерке — неслыханно. Пятым шел Патресе, а шестым... Прост. С замиранием сердца следил за Простом Дюдо, шеф гоночного отделения «Рено». Его мотор после досадного сбоя работал прекрасно. Фордовский же двигатель на «Бенеттоне» Патресе приказал долго жить на 53-м круге. Подвела электроника.

Незадолго до финиша Бергер в попытке прорваться по внутренней бровке вперед испортил всю песню. Он выбыл из борьбы с разбитым автомобилем и намял бока «Вильямсу» Хилла. Сходы были на руку Просту: он оказался на финише... четвертым, сумев на 52-м круге показать лучшее время гонки — 1.23, 604. Бернар Дюдо назвал это исключительным результатом.

Сенна: «Шумахер шел очень быстро. Я же все свое внимание сосредоточил на шинах. Надеюсь, что под моим напором он вынужден будет сменить покрышки и я смогу выйти в лидеры». Расчеты бразильца оправдались. Возможно, именно манера езды немца, спровоцированная жестким пресингом Сенны, заставила «поехать крышу» у компьютера?



Прост снял лавры героя-неудачника. А Сенна продемонстрировал, что он просто лучший из лучших — никто, кроме него, не смог шесть раз выиграть на архисложной трассе в Монако. Еще доказал он, что гонщик — решающий фактор успеха и надо объявить «электронных помощников» вне закона. Правда, боссы «Вильямса», «Мак-Ларена», «Бенеттона» вложили в них фантастические деньги и намерены сказать реформатору Максусу Мосли, главе ФИСА: «Будем взаимно выгодны!» Только выиграет ли от этого автомобильный спорт и мировой чемпионат? Боже, укрепи дух Мосли!

Л. ШУГРОВ
Фото автора
и архив редакции

На вопрос от том, какой из моментов был для него самым драматическим в Монако, Майкл Андретти ответил: «Когда моя жена, вооружившись кредитной карточкой, понеслась по магазинам...»

Рубенсу Баричелло в Монако исполнился 21 год. Команда вручила ему подарок — кассету с записью бразильского гимна в исполнении известного певца Криса Ри.

Теннисный турнир, организованный «Бенеттоном» в Монако, выиграл шеф моторхоума «Форд» Луиджи Монтанини.

250-й день рождения отметила в Монако «Мозэ Шандон» — марка французского шампанского. Среди тех, гонщиков, кто впервые вкусил этот божественный напиток на пьедестале почета, был Тацио Нуволари, выигравший Кубок Вандербиля в 1936 году.

Личный зачет: 1. Сенна — 42 очка; 2. Прост — 37; 3. Хилл — 18; 4. Шумахер — 14; 5—6. Бланделл, Херберт — по 6; 7—10. Брандл, Лехто, Фиттипальди, Патресе — по 5; 11. Алези — 4; 12—15. Алльо, Андретти, Бергер, Барбацца — по 2; 16. Дзанарди — 1. **Командный:** 1. Williams — 55; 2. McLaren — 44; 3. Benetton — 19; 4. Ligier — 11; 5—6. Lotus, Minardi — по 7; 7. Ferrari — 6; 8. Sauber — 5; 9. Larrousse — 2.

1968

1 этап — Кялами, 80 кругов/328,32 км; 2. Харама, 90/306,39; 3. Монте-Карло, 80/251,6; 4. Спа-Франкоршам, 28/394,8; 5. Зандвоорт, 90/377,37; 6. Руан, 60/392,52; 7. Брандс Хетч, 80/341,2; 8. "Нюрбургринг", 14/319,69; 9. Монца, 68/391; 10. Мон-Тремблан, 90/383,85; 11. Уоткинс Глен, 108/399,71; 12. Мехико, 65/325. В зачет шли десять лучших результатов. Система начисления очков: 9—6—4—3—2—1. Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише этапа; с — сход по техническим причинам; гонке, но получил квалификационное место; ф — финишировал, но не получил квалификационного места (прошел меньше 2/3 дистанции); к — не прошел квалификацию; нс — не стартовал в гонке; д — дисквалификация; прочерк — не участвовал в соревнованиях;  — лучшее время прохождения круга.

а — авария; звездочка — не финишировал в гонке; д — дисквалификация; прочерк — не участвовал в соревнованиях;  — лучшее время прохождения круга.

		ZA 1.01	E 12.05	MC 26.05	B 9.06	NL 23.06	F 7.07	GB 20.07	D 4.08	I 8.09	CDN 22.09	USA 6.10	MEX 3.11	ито- го														
1	Грэм Хилл (GB), "Лотос-49В-Косворт"	2	2	6	1	1	14	с	3	*9	9	с	1	с	4	2	5	с	5	4	3	2	3	1	48			
2	Джеки Стюарт (GB), "Матра-MS10-Косворт" "Матра-MS9-Косворт"	3	с	—	—	2	4	5	1	2	3	7	6		1	6	с	11	6		2	1	7	7	36			
3	Денис Хьюм (NZ), "Мак-Ларен-М7А-Форд" "Мак-Ларен-М5А-BRM"	9	5	3	2	10	5	с	7	с	4	5	11	4	11	7	7	1	6	1	5	а	4	с	33			
4	Жаки Икс (В), "Феррари-312"	11	с	8	с	—	3	3	6	4	3	1	12	3	1	4	4	3	нс	—	—	—	15	с	27			
5	Брюс Мак-Ларен (NZ), "Мак-Ларен-М7А-Косворт"	—	4	с	7	а	6	1	8	а	6	8	10	7	16	13	2	с	8	2	10	6	9	2	22			
6	Педро Родригес (MEX), BRM-P133 BRM-P126	10	с	2	а	9	а	8	2	11	3		13	с	14	6	15	с	12	3	11	с	12	4	18			
7	Йозеф Зифферт (CH), "Купер-Т81В-Мазерати" "Лотос-49-Косворт"	16	7	10	с	3	с	9	с	13	с	11	11		4	1	9	с	9	с		3	12	5	1	6	12	
	Джон Сертиз (GB), "Хонда-RA301" "Хонда-RA300"	6	8	7	с	4	с	4	с	9	с	7	2	9	5	7	с	1	а	7	с	9	3	6	с	12		
9	Жан-Пьер Бельтуа (F), "Матра-MS7-Косворт" (Ф2) "Матра-MS10-Косворт" "Матра-MS11"	18	6		5	5	8	а	13	ф		16	2	8	9	14	с	12	а	18	5	15	с	13	с	13	с	11
10	Крис Амон (NZ), "Феррари-312"	8	4	1	с	—	1	с	1	6	5	10	3	2	2	а	3	а	2	с	4	с	2	с	10			
11	Джим Кларк (GB), "Лотос-49В-Косворт"		1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9			
12	Йохен Риндт (А), "Брэбхэм-ВТ24/ВТ26-Репко"	4	3	9	с	5	а	17	с	2	с	1	с	5	с	3	3	10	с	1	с	6	с	10	с	8		
13	Ричард Эттвуд (GB), BRM-P126	—	—	—	6	2	11	с	15	7	12	7	15	с	20	14	—	—	—	—	—	—	—	—	6			
	Джонни Серво-Гавен (F), "Матра-MS10-Косворт" "Купер-Т86В-BRM"	—	—	2	с	—	—	—	—	15	а	—	—	—	—	—	13	2	13	а	—	16	с	6				
	Джеки Оливер (GB), "Лотос-49В-Косворт"	—	—	13	а	15	*5	10	ф	нс	2	с	13	11		11	с	9	с	16	нс	14	3	6				
	Людовико Скарфиотти (I), "Купер-Т86В-BRM" "Купер-Т86-Мазерати"	15	с	12	4	15	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6				
17	Люсьен Бьянки (В), "Купер-Т86В-BRM"	—	—	14	3	12	6	18	а	—	—	19	с	—	18	ф	20	ф	21	с	5				5			
	Вик Элфорд (GB), "Купер-Т86В-BRM"	—	—	—	—	—	—	17	4	17	с	5	а	20	а	16	5	17	с	17	8				5			
19	Брайан Редман (GB), "Купер-Т86В-BRM" "Купер-Т81В-Мазерати"	21	с	13	3	—	10	а	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4				
	Пирс Каридж (GB), BRM-P126	—	11	с	11	с	7	с	14	с	14	6	16	8	8	8	17	4	14	с	14	с	19	с	4			
21	Дан Герни (USA), "Игл-102-Веслейк" "Брэбхэм-ВТ24-Репко" "Мак-Ларен-М7А-Косворт"	12	с	—	16	с	—	—	12	с	—	—	—	—	—	—	—	4	с	7	4	5	с		3			
	Йоаким Боннье (S), "Купер-Т81В-Мазерати" "Мак-Ларен-М5А-BRM" "Хонда-RA301"	19	с	—	к	16	с	19	8	—	20	с	—	19	6	17	с	18	ф	—	—	18	5		3			
23	Сильвио Мозер (CH), "Брэбхэм-ВТ20/Ф1-Репко"	—	—	к	—	17	5	—	19	ф	к	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2				
	Джек Брэбхэм (AUS), "Брэбхэм-ВТ24/26-Репко"	5	с	14	нс	12	с	18	с	4	с	13	с	8	с	15	5	16	с	10	с	8	с	8	с	2		
	Джон Лав (RHO), "Брэбхэм-ВТ20/Ф1-Репко"	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
	Анри Пескароло (F), "Матра-MS11"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	с	21	нс	20	9						
	Хуберт Хане (D), "Лола-Т102-BMW" (Ф2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
	Курт Аренс (D), "Брэбхэм-ВТ24-Репко"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
	Дерек Белл (GB), "Феррари-312"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	с	—	15	с	—	—	—	—					
	Андреа де Адамич (I), "Феррари-312"	7	а	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
	Майкл Спенс (GB), BRM-P83	13	с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
	Дэйв Чарльстон (ZA), "Брэбхэм-ВТ11/Ф1-Репко"	14	с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
	Базил ван Руйен (ZA), "Купер-Т77-Клаймекс"	20	с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
	Сэм Тингл (ZA), "LDS-Mk3-Репко"	22	с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
	Джек Приториус (ZA), Брэбхэм-ВТ11-Клаймекс"	23	ф	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
	Жо Шлессер (F), "Хонда-RA301"	—	—	—	—	—	—	—	16	а	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
	Робин Уиддоуз (GB), "Купер-Т86В-BRM"	—	—	—	—	—	—	—	—	18	с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
	Дэвид Хоббс (GB), "Хонда-RA301"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	с	—	—	—	—	—	—					
	Марио Андретти (USA), "Лотос-49В-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	д	нс	—	1	с	—	—	—					
	Бобби Анзер (USA), BRM-P126	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	д	нс	—	19	с	—	—	—					
	Билл Брак (CDN), "Лотос-49-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	с	—	—	—	—	—					
	Мойсес Солана (MEX), "Лотос-49-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	с					
	Эл Пис (CDN), "Игл-Т10-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	нс	—	—	—	—	—					
	Фрэнк Гарднер (AUS), BRM-P126	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	к	—	—	—	—	—	—	—					

Brabham BT58

Этот автомобиль — результат героической попытки швейцарского бизнесмена Йохима Люти возродить былую славу знаменитой марки. Он был спроектирован и построен в рекордно короткий срок и прошел первые километры испытательных заездов буквально накануне официального дебюта в Бразилии.

Но с технической стороны BT58 не представлял ничего особенного. Набор стандартных для автомобиля Ф1 конца 80-х годов решений — монокок и ку-

зовные панели из углепластикового композита сотовой конструкции, независимая подвеска на поперечных рычагах с тянущими штангами, передние амортизаторы установлены внутри кузова, задние — над коробкой передач. Не придавал своеобразия автомобилю и двигатель — маломощный, он не только не мог тягаться с "хондами" и "рено", но уступал даже почти стандартному для тогдашних середнячков "Форду". Единственной особенностью машины были шины "Пирелли",

тогда как большинство команд использовали "Гудйир". И все же с такой, прямо скажем, непритязательной начинкой "Брэбхэм-БТ58" удалось не затеряться среди аутсайдеров. В Монако Модена финишировал третьим, а Брандл — шестым, сразу избавив команду от участия в предквалификации. Даже несмотря на финансовые проблемы, с которыми столкнулся "Брэбхэм" в межсезонье, на первом же этапе 1990 года Модена все на том же BT58 завоевал очки. Всего же за 17 гонок на счету этой модели 1 третье, 2 пятых и 2 шестых места, 10 очков.

Первый старт автомобиля: Гран-при Бразилии, 26 марта 1989 года. **Двигатель:** "Джадд-ЕV8" 8-цилиндровый, V-образный с углом наклона цилиндров 76°, электронный впрыск топлива "Марелли-Цитек", по два распределительных вала в каждой головке цилиндров, 32 клапана, 3497 см³ (95x61,7 мм), мощность 610 л.с. при 11500 об/мин, степень сжатия 12:1. **Коробка передач:** 5-ступенчатая, механическая. **Шины:** "Пирелли". **Конструктор:** С. Ринланд. **Владелец команды:** Й. Люти. **Гонщики:** С. Модена (I), М. Брандл (GB), Г. Фойтек (CH).



March 711

Вторая в истории фирмы машина Ф1 — пример того, как вредно при проектировании уделять внимание лишь одному аспекту конструкции. Главный инженер "Марча" Робин Херд решил сделать ставку на аэродинамику, пригласив для этого известного специалиста Фрэнка Костина. Неудивительно, что когда в лондонском отеле "Дорчестер" состоялась презентация новой машины, журналистов привел в восторг ее необычный внешний вид.

711-я напоминала дикий аппарат на четырех колесах с настоящим кофейным столиком. На самом

деле форма переднего антикрыла была разработана специалистами НАСА для "Спитфайра".

Но уже первые гонки заставили изменить облик машины. Исчез капот — двигатель перегревался, появились массивные коробчатые "карманы" для бортовых радиаторов, а вскоре за сиденьем гонщика вырос горб воздухозаборника. Но все это не слишком помогло. Шасси, разработанное Джеффом Феррисом, было практически "срисовано" с "Лотос-72", но в новом аэродинамическом платье чувствовало себя явно неуютно. Так, срочно пришлось выносить тормоза к

колесам — внутри кузова они недостаточно охлаждались.

Любопытной особенностью машины было использование двух разных моторов "Косворт" и "Альфа-Ромео". Ронни Петерссон занял на этом автомобиле второе место в чемпионате мира 1971 года, но это можно скорее считать личной заслугой пилота. "Марч-711", который, помимо заводской "конюшни", использовали несколько команд и частных гонщиков, остался в истории Ф1 весьма оригинальной, но на редкость ненадежной машиной.

Всего же за 23 гонки на "Марч-711" было завоевано 4 вторых, 1 третье, 2 четвертых, 2 пятых, 2 шестых места, 40 очков и один "лучший круг". Кроме того трижды пилоты "Марча" не

сумели пройти квалификацию и 25 (!) раз выбывали из состязаний из-за поломок.

Первый старт автомобиля: Гран-при ЮАР, 6 марта 1971 года. **Двигатель:** "Косворт-DFV", 8-цилиндровый, V-образный, 2993 см³, мощность 445 л.с. при 10500 об/мин. Кузов: монокок и листы обшивки из алюминиевого сплава. **Тормоза:** дисковые, с вентилируемыми дисками диаметром 266,7 мм. **Коробка передач:** "Хьюланд-FG400", 5-ступенчатая, механическая. **Шины:** "Файрстоун". **Конструкторы:** Р. Херд, Ф. Костин, Дж. Феррис. **Гонщики:** Р. Петерссон (S), А. Солер-Ройг (E), А. де Адамич (I), А. Пескарولو (F), Дж. Галли (I), С. Барбер (USA), Н. Лауда (A), К. Пасе (RA).





•Виктор Владиславович родился в 1912 году в Петербурге, даже еще не в Петрограде. Его юношеские годы пришлось на время, когда у всех в памяти были Нагель, Иванов, Вия, Овсянников и другие петербургские гонщики. Тогда выступали такие известные ленинградские спортсмены, как Клещев, Гирель, Цветков. От ветеранов Маржецкий и воспринял дух джентльменского спорта, который жил в нем долгие годы. Он проникнулся энтузиазмом в отношении любого нового начинания в автомобильном спорте и всегда стремился этим энтузиазмом заразить других.

Судьба так распорядилась, что он стал профессиональным военным — я запомнил его уже седоволосым полковником в распахнутой шинели, чуть длиннее (как прежде в кавалерии), чем положено по уставу. Несколько лет, он, военный автомобилист, проработал в Арктике. В 1940 году издательство «Главсевморпуть» выпустило его книжку «Механический транспорт в Арктике» — первое у нас издание на эту тему.

А потом — война и бросок на юг, в Иран. Там пришлось перегонять многие тысячи американских ленд-лизовских грузовиков своим ходом с берега Красного моря в нашу страну. И новый зиг-заг судьбы: Маржецкого назначают в комиссию по вывозу трофейного имущества и оборудования демонтированных военных заводов с оккупированной территории Германии в СССР. В числе этого имущества — чертежи и станки мотоциклетных и автомобильных заводов, а также... 18 гоночных автомобилей «Ауто-Унион» 1937—1940 годов.

Очевидно, эти машины разбудили в Маржецком



давно дремавший интерес к заездам на установление рекордов скорости. Он радовался первым результатам, показанным на машинах «Звезда», играл активную роль в организации рекордных заездов. Будучи судьей Всесоюзной категории, Виктор Владиславович выступал в роли главного арбитра на чемпионатах страны по автоспорту, помогал «пробить» первые ралли, кольцевые гонки на коротких трассах, международные соревнования. В 1959 году он выступил за развитие

картинга в нашей стране, чему всячески способствовал, занимая посты заместителя начальника управления технических видов спорта в ЦК ДОСААФ СССР, ответственного секретаря национальной федерации. Виктор Владиславович достойно представлял наш автомобильный спорт в ФИА, где он, наряду с Х.-М. Фанхио, Л. Широном и другими активистами федерации, избран почетным членом.

Маржецкий прожил долгую жизнь. Он умер в 1988 году, оставив за-

«В спортивной команде ленинградской автобазы «Росмолоко» построили под руководством В. Косенкова три однотипных гоночных автомобиля КВН-1300Г», — информирует Маржецкого руководитель команды Г. М. Артеев. «Надо больше», — парирует Виктор Владиславович. Как же давно это было! В 1961-м.

метный след в истории нашего автомобильного спорта. Его фотоархив содержит немало любопытных снимков, некоторые из них мы публикуем.



Виктор Владиславович Маржецкий — в ранний, «штатский» период своей жизни. Он тогда шел по стопам знаменитых своих земляков Воротилкина, Бермана, Иванова. Жаль, что спортивных автомобилей было так мало, хотя энтузиазма — через край.



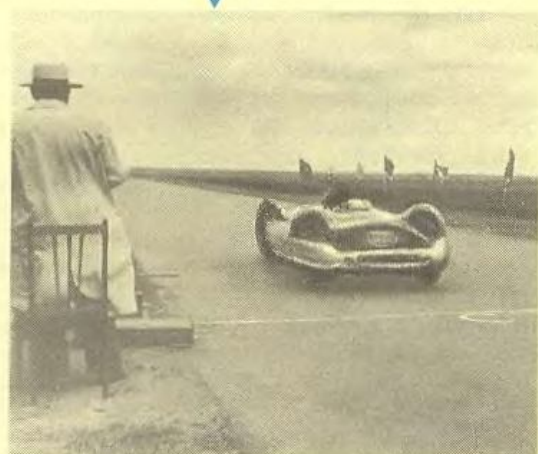
Первые ленинградские гоночные самodelки довоенных лет базировались на ГАЗ-А или ГАЗ-М1 с примитивным гоночным кузовом. Снимок представляет А. Жарова на полном ходу, то есть 110 км/час.



Г. Цветков у своего гоночного «болида» с 40-сильным мотором. В 1936 году он установил на нем абсолютный все-союзный рекорд скорости, пройдя километровку с ходу с результатом 112,85 км/ч.

Перед войной ленинградец А. Гирель выступал в гонках, имея за плечами уже 62 года. Мы видим его за рулем гоночной самodelки, которая могла развивать 127 км/ч. Маржецкий же верил, что недалеко время, когда мы шагнем и за 200 км/ч.

А 10 декабря 1953 года харьковчанин В. Никитин на машине «Харьков-6» собственной конструкции прошел дистанцию 1 километр с хода с результатом 280,156 км/ч. Новый абсолютный все-союзный рекорд скорости.



Активно помогал Маржецкий в подготовке первых в СССР международных гонок (1961 г.) в родном ему Ленинграде. На снимке момент заезда «пятисоток». Под № 24 будущий победитель, финн К. Линкольн на «Купер-Нортоне».



Когда пришел 1963 год, Маржецкий смог увидеть широкий ассортимент гоночных и спортивных машин, которые построили энтузиасты таллинского и тартуского авторемонтных заводов. На первом плане — «Эстония-5-Вартбург», за ней — серийная машина (сделано 36 штук) «Эстония-3», дальше — спортивный «Тарту-1», гоночный «Тарту-2-Волга», а в глубине, под чехлами — «Эстония-12-Москвич» и «Эстония-13».

Совет «китов» наших кольцевых гонок перед международными соревнованиями в августе 1961 года. Слева — начальник ЦАМКа А. Ипатенко, в центре — В. Маржецкий, справа — двукратный чемпион СССР и конструктор гоночных автомобилей В. Шахвердов. Спину к нам стоит начальник спортивной лаборатории ЗИЛа С. Глазнов.



Исторический снимок: первые соревнования по картингу, проведенные в мае 1961 года на трек в Вентспилсе. Пионеры этого вида состязаний — Рейнхольдс, Майорс, Смирнов, Славский и другие — нашли в лице Маржецкого горячего сторонника нового вида спорта.



Снимки из архива В. МАРЖЕЦКОГО комментировал Л. ШУГУРОВ

БОГ В ПОМОЩЬ, РАЛЛИСТЫ!



Аркадий Кузнецов из подмосковной команды «Динамо-Эсорт» известен в гоночных кругах выдающимися художественными наклонностями. Его машины всегда отличала изысканная и мастерски выполненная «кузовная» графика. К восьмому этапу чемпионата России по ралли, проходившему в Мытищах, Аркадий подготовил очередной шедевр и, пожалуй, превзошел самого себя. На сей раз окрас его «Самары» до мельчайших подробностей повторял боевую расцветку знаменитой «Лянчи-Мартини». Даже колесные диски были покрашены в белый цвет и формой напоминали фирменные.

В закрытом парке восхищенные зрители толпились вокруг дикийного автомобиля так, будто перед ними стояла не обыкновенная «восьмерка», а восьмое чудо света. Настоящую же хоть и скромно оформленную «Лянчу» москвича Владимира Ганина поначалу почти не баловали вниманием. Но по мнению автора «Трех товарищей» Ремарка, истинно творческое начало всегда заключено в неприметной оболочке. На первом же скоростном участке, карусельной гонке «Красноармейск», со-

шла изящная «Лада-Мартини», а «Лянча» Ганина захватила лидерство.

Еще в большей степени слова классика литературы о гонках относятся к тем, кто выступает на заслуженных ГАЗ-24. Сейчас в этом классе даже десяток автомобилей — большая редкость. Многие этапы чемпионата России проходили вообще

без участия «волг». Но в результате «естественного» отбора уцелели самые опытные «таксисты». Среди них не осталось слабых водителей и новичков. Теперь разница в мощности двигателей и особенно в мастерстве пилотов не так велика. Поэтому сражаются они действительно за доли секунды. К тому же представители

тяжелого класса — любители веселых затей. В Мытищах ни один экипаж «волг» с ходу на первый скоростной участок не поехал. Машины выстроились в колонну за несколько метров до старта и ждали, пока «малолитражки» откатают свою программу. Потом все тринадцать автомобилей дружно, с минимальным интервалом, вы-



Увы, даже благородные одежды «Лянчи-Мартини» не превратили «Самару» команды «Динамо-Эсорт» из золушки в принцессу.

сыпали на опустевшую трассу «карусели». Никто не мешал битве гигантов — вместо обычной для ралли заочной борьбы, когда конкуренты не видят друг друга, получилась увлекательная кольцевая гонка равных по силе соперников. Не удивительно, что скоростям неповоротливых «волг» на этом допе могли бы позавидовать иные владельцы «восьмерок».

Кстати, никому из «таксистов» и, видимо, гонщиков, выступающих на автомобилях с моторами 1300 см³, звания чемпиона России в этом году не видать. Нынче, в соответствии с новым регламентом, чемпион у нас один — сильнейший спортсмен в абсолютном зачете. Остальные — так себе, победители зачетных групп. Желая прославиться на века остается обзавестись машиной помощнее — «Самарой» с двигателем 1600 см³ или иностранной.

Преимущества последней наглядно продемонстрировал экипаж Владимира Ганина — Сергея Курникова. Почти серийная «Лянча» прекрасно справилась с русскими дорогами и победила. Второе место досталось об-



ладателям «счастливого» тринадцатого стартового номера Сергею Балдыкову и Антону Зиновьеву из Ижевска. Их автомобиль тоже не отличался пестрой раскраской, лишь чья-то заботливая рука между единицей и тройкой нарисовала запятую.

Не секрет, большинство спортсменов с почтением относятся к различным приме-

там. Поэтому присутствие на торжественном открытии соревнований служителей православной церкви лишним не назовешь. Для суверенных гонщиков процедура благословения, похоже, оказалась полезной. Любопытно, что инициатором новшества стали организаторы ралли — Калининградский городской комитет союза молодежи, правопреемник ВЛКСМ. Надо сказать, «комсомольцы» с честью выдержали все трудности по подготовке и проведению восьмого этапа. Отыскали деньги и спонсоров. В дни соревнований специально для участников работали бензоколонка, столовая, бассейн. Судьи были вооружены радиостанциями, что сейчас большая редкость. Благодаря оперативной связи удалось избежать столь привычной суеты.

Разбитые подвески, помятые поддоны, вытекающее масло, а кругом — гладкий асфальт. Коварная ямка на одном из поворотов карусельной гонки «Красноармейск» оказалась роковой для многих экипажей.

перед стартом известной карусельной гонки на Дмитровском полигоне.

Перед новыми этапами хотел пожелать участникам чемпионата традиционное ни пуха ни пера. Но шутка ли, в Мытищах «тринадцатый» финишировал да еще в призеры попал. Так что теперь — Бог в помощь, раллисты!

В. КРЮЧКОВ
Фото автора

Представители двух поколений ижевских раллистов — Анатолий Брум (слева) и победитель в классе 1600 см³ Сергей Балдыков.



РАЛЛИ «МЫТИЩИ-93»

1. В. Ганин — С. Курников (Москва, «Лянча-Дельта») — 1:46.25; 2. С. Балдыков — А. Зиновьев (Ижевск, ВАЗ-21083), отставание — 1,49; 3. А. Рапопорт — С. Егоров (Москва, ВАЗ-2108) — 2.31; 4. С. Исаченко — А. Малинин (Москва, ВАЗ-2108) — 4.45; 5. В. Березовский — А. Горшков (С.-Петербург, ВАЗ-21083) — 5.29; 6. А. Жигунов — В. Стребков (Москва, ВАЗ-21083) — 5.40; 7. Н. Меркулов — В. Галимьянов (Екатеринбург, ВАЗ-2108) — 6.57; 8. С. Бусыгин — А. Колышницын (Вятка, ВАЗ-21093) — 7.02; 9. Ю. Суриков — В. Елин (Саратов, ВАЗ-21083) — 7.14; 10. А. Степанов — В. Холодков (Мытищи, ВАЗ-21083) — 7.44.

Могут ли женщины составить конкуренцию мужчинам в мотокроссе? Риторический вопрос, не правда ли? Практически во всех спортивных дисциплинах представители слабого пола соревнуются только между собой. В мотокроссе тем более — здесь огромные физические нагрузки, связанные с вождением тяжелой, почти стокилограммовой машины. И тем не менее уникальная возможность увидеть, как одна женщина спорит на кроссовой трассе с пятью десятками мужчин, представилась в Крылатском, где разыгрывались призы совместного российско-американско-швейцарского предприятия «Таис спорт».

Эти соревнования официально зарегистрированы в международном календаре, и организаторы рассчитывали на встречу в Москве спортсменов из многих стран. Но в Европе сезон в самом разгаре, поэтому приехали только двое кроссменов из Австралии, где уже заканчивалась осень, — близнецы брат и сестра Джимми и Тиффани Гринвуд, обоим по 17 лет. Нам почти ничего не известно о мотокроссе на Зеленом континенте. Вот пересказ короткой беседы с Алланом Томкинсом, менеджером клуба из Сиднея и одновременно представителем японской фирмы «Кавасаки» в своей стране.



ПЯТЬДЕСЯТ МУЖЧИН И ОДНА ДЕВУШКА

Австралия находится вдали от Европы, а также США и Канады, которые диктуют моду в мотокроссе. Вот почему этот вид спорта ведет здесь уединенную жизнь. Чемпионат проводится только по суперкроссам на коротких трассах, как правило, из десяти этапов. Настоящий кросс австралийцы увидели у себя только в прошлом году, когда принимали участников командного мирового первенства. Новинка понравилась и, вероятно, соревнования на длинных трассах привьются на континенте. Брат и сестра Гринвуды занимаются кроссом четыре года в «Озерном клубе» Сиднея. Джимми, по мнению Аллана Томкинса, спортсмен среднего уровня: техника езды страдает, да и выносливости не хватает. А вот его сестра Тиффани — крепкий орешек. Несмотря на юный возраст, она чемпионка США среди женщин, где прожила последние два года.

Суперкросс — ее стихия, такие трассы, как в Крылатском, девушке хорошо знакомы. Хотя здесь у Тиффани будут проблемы: она привыкла к «Кавасаки» класса 125 см³, а «Таис спорт» предложил ей 250-кубовую «Сузуки».

Это небольшое отступление в виде знакомства с австралийским мотокроссом и двумя его представителями необходимо, чтобы пояснить



суть происшедших событий в Крылатском. Призы «Таис спорта» приехали оспаривать, как уже говорилось, пятьдесят спортсменов из многих городов России, в их числе были практически все сильнейшие гонщики профессиональных команд, победители прошлогоднего чемпионата СНГ. Какими могли быть шансы на успех в компании таких асов у юных гостей, выступавших к тому же на взятой напрокат технике?

Но вот начались заезды и возникло сначала чувство удивления, а затем горечи. Первое относилось к дуэту Гринвудов, второе — к нашим профессионалам. Тиффани из отборочного старта без видимых усилий сразу же попала в полуфинал, уступив в упорной борьбе лишь опытному московскому армейцу Михаилу Серафимовичу и своему сверстнику — восходящей звезде российского мотокросса Максиму Лебедеву из Челябинска. Так же легко пробился в полуфинал Джимми Гринвуд. И здесь сестра с братом не знали проблем: Тиффани финишировала четвертой вслед за упомянутыми нашими спортсменами и Андреем Ледовским, а Джимми — шестым.

Так австралийцы неожиданно оказались в числе двадцати финалистов. Неизвестно, какое место заняла бы Тиффани в решающем заезде, не попади она в завал на первом круге, когда в невообразимой толкучке мужчины совсем не по-джентльменски вытолкнули девушку с трассы. Попытки завести заглохший мотор оказались тщетными. Но, думается, в десятке сильнейших она была бы обязательно.

Да, Тиффани, сама того не желая, нанесла серьезный урон авторитету российских профессионалов. На фоне ее выступлений продолжающийся вот уже 15 лет кризис в нашем мотокроссе стал еще более очевидным. Раньше все беды объяснялись тем, что гонщики имели устаревшую технику. Теперь, когда все пересели на современные японские мотоциклы, экипированы по последней моде и почти ни в чем в этом отношении не уступают участникам чемпионатов мира, очевидно, что корни кризиса нашего мотокросса запрятаны куда глубже. Похоже, что тренеры, сами выступавшие в свое время на

«ковровцах», Ижах и Чезетах, оказались не в силах перестроить тренировочный процесс. А с новыми скоростными машинами без этого не обойтись.

Мы забываем собственные традиции и опыт. Тот же Геннадий Моисеев, завоевавший трижды титул чемпиона мира, во многом сам лепил из себя сильнейшего гонщика. Его тренировочные нагрузки были вдвое больше, чем у других участников мировых первенств. Нынешние наши профессионалы таким изнурительным трудом, шлифовкой мастерства себя не обременяют. Похоже, они вполне удовлетворены тем, что имеют, и высокие цели перед собой не ставят. Вот поехать бы на какой-нибудь коммерческий кросс за рубежом со слабым составом соперников, получить суточные в валюте и, если повезет, призовые — вот предел мечтаний. А жаль. На той же трассе супермотокросса в Крылатском мы увидели как минимум шесть совсем юных спортсменов, чьи потенциальные возможности стать мастерами высокого класса по международным меркам очевидны. Талантами российский мотокросс был всегда богат, только перевелись специалисты, владеющие секретами их огранки.

Кому же достался главный приз «Таис спорта»? Конечно же, Андрею Ледовскому, который вот уже много лет не знает поражения. При всем уважении к его неувядающему мастерству такое постоянство — лишний упрек остальным российским мотокроссменам, довольствующимся вторыми ролями.

И все же закончим эти заметки на оптимистической ноте. Как стало известно в кулуарах «Таис спорта», это предприятие нашло спонсоров, которые готовы субсидировать участие российских мотоциклистов в предстоящем ралли-рейде «Париж — Дакар — Париж». Если нам не по зубам пока личные и командные чемпионаты мира по мотокроссу, может быть, подфартит в рейде по странам Африки?

Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА



БЛЕСК И НИЩЕТА ПРОФЕССИОНАЛОВ

В этом разделе «Панорамы» есть отчет о международном мотокроссе в Москве на трассе в Крылатском, где юная австралийка, как говорится, устрелила нос многим нашим мужчинам-профессионалам. Мы и раньше писали о том, что кросс давно переживает у нас тяжелый кризис. Выступление гостьи из далекой Австралии, где этот вид спорта только встает на ноги, — лишнее тому подтверждение. Так что есть повод продолжить разговор на примере трех первых этапов командного чемпионата в высшей лиге, состоявшихся в городах Урала — Реже, Копейске и Челябинске.

Но сначала короткая предыстория. Своим появлением профессиональный мотокросс в бывшем СССР обя-

зан ДОСААФ. Думается, именно здесь кроется первопричина некоторой ущербности этого вида спорта в настоящее время. Оборотное Общею четьре года назад уже настолько одряхлело, что, еще не родив мотокроссовое «дитя», уготовило ему участь подкидыша. Средств растить и воспитывать его у ДОСААФ не было, так что все заботы о дальнейшей судьбе новоявленных профессионалов оно возложило на плечи предприятий, учреждений, где имелись возможности содержать команды, обеспечивать их современной техникой. Таким образом, благополучие большинства кроссовых коллективов оказалось в полной зависимости от экономического процветания шефов. Не будем плакаться о трудностях нашей



жизни, остается только удивляться тому факту, что количество команд не уменьшается (их сейчас в высшей и первой лигах около тридцати), что своим обеспечением — современной японской и австрийской техникой, экипировкой по последней зарубежной моде — они сохраняют внешний блеск, какой мы видим на этапах чемпионатов мира.

Но этот блеск обманчив. За ним нередко кроется откровенная нищета. О прямом смысле этого слова чуть позже. Налицо нищета мастерства наших профессионалов. И в этом нет их вины, поскольку сам документ о создании таких команд предусматривал обособленность соревнования рамками Союза. Ни Центральный автомотоклуб, ни ДОСААФ валюты на участие лучших наших гощиков в чемпионате мира и Европы не дали, у предпринимателей-шефов таких средств, разумеется, тоже не оказалось. В нынешнем году эти рамки еще более сузились: в обеих лигах представлены в основном спортсмены России.

Вот и соревнуются они между собой, а истинных мерил мастерства даже признанных лидеров чемпионата среди профессионалов не существует. Спасибо мисс из Австралии — веские критерии она предъявила. Но наших спортсменов это почему-то не обидело. Сколько ни

призывал в Реже, Копейске и Челябинске исполнительный директор Ассоциации профессиональных команд Виктор Шаронов выехать хотя бы несколькими юниорами в украинский город Черновцы на этап чемпионата Европы — все тщетно, проверка собственных сил в ближнем зарубежье никого не интересует. Иное дело дальше. Безусловно, сильнейшие в нынешнем сезоне юниоры Максим Лебедев и Александр Наумов из челябинского «Мотора» все же появятся в европейском первенстве, но... в составе команды Казахстана. Федерация мотоспорта этого государства нашла средства и логистов, чтобы быть представленной в этих престижных соревнованиях. Но, согласитесь, обидно за Россию...

Думается, глубоко прав ветеран кросса и многократный тренер ковровской команды Виталий Торин, выказавший в Реже свою версию причин застоя мастерства наших спортсменов: «Раньше мы, молодежь, табулились за Игорем Григорьевым, затем за Виктором Арбековым, более позднее поколение старалось у себя дома обогнать Геннадия Моисеева и Владимира Кавинава. Все они принадлежали к элите мирового мотокросса, и борьба с ними давала прогресс. А сейчас с кого брать пример?»

Идеальная модель воз-

рождения, оказывается, существует, но применительно к экономической разрухе России, ликвидации старых структур, занимавшихся развитием спорта, в ближайшей перспективе вряд ли у нас реальна. Речь идет о Латвии. Там предсезонный тренировочный сбор провела команда «Кировец» из Санкт-Петербурга. По словам ее тренера Владимира Яковлева, мотокросс в Латвии прогрессирует такими темпами, что складывается впечатление — уже сейчас мы опаздываем на пять лет. С ликвидацией ДОСААФ в этом Прибалтийском государстве нашлись люди, убедившие правительство приравнять мотоспорт к олимпийским дисциплинам и, главное, ввести льготные налоги на коммерческую деятельность клубов, взносы спонсоров и на землю, занимаемую трассами. Сейчас в Латвии жаса соревнований с гостями из Литвы, Эстонии, Финляндии, Швеции, других государств. Только для подростков, стартовавших на 60- и 80-кубовых японских мотоциклах, предусмотрено около 30 состязаний за сезон.

Нам приходится только об этом мечтать. Клубы, пытающиеся наладить коммерческую деятельность, обладаются государством непомерными налогами, от прибыли остаются рожи да ножи. Тем не менее энтузиасты профессиональных команд в этих суровых усло-

виях поразительна. На первые три этапа чемпионата прибыло двенадцать из тридцати заявленных коллективов высшей лиги. Больше всего огорчило отсутствие московского ЦСКА, с чьим именем связана практически вся история отечественного мотоспорта. Есть опасения, что из-за финансовых трудностей армейская команда вообще прекратит существование.

Внешне все выглядело как в прошлом году. Яркие красные японские «сузуки», «хонды», «кавасаки», нарядные костюмы гощиков. Но не трудно было догадаться, что подковыжные цены уже на старте сезона опустошили карманы команд. Приезд клубов из Центральной России на Урал обошелся каждому в миллион рублей. Столько же при всей мыслимой экономии стоит теперь организация одного этапа. Так что впору шапку снимать перед энтузиазмом, изобретательностью и предприимчиво-

стью устроителей соревнований, руководителями и тренерами команд, нашедших с помощью своих организаций и шефов, а также спонсоров средства для начала чемпионата.

Если бы автор этих строк возглавлял жюри, определяющее лучшего уральского устроителя трех этапов, то безоговорочно отдал бы свой голос городу Режу. Местный глава администрации А. Штейнхиллер, директор механического завода В. Колпаков, спонсоры «Средуралбанка», СП «Интерурал», торговый дом «Савва» и, конечно же, главная действующая сила директор и тренер спортклуба «Сатурн» В. Ольков все сделали по высшему разряду. В Реже дистанционно был праздник мотокросса с огромным количеством зрителей. В Копейске и Челябинске организаторы отнеслись к спортсменам куда прохладнее. К примеру, на третьем этапе все участники день провели

на строгой диете: сознательно или по забывчивости устроители не пригласили ни одного буфета.

Судя по всему, в нынешнем году произойдет смена чемпиона. «Кировец» из Санкт-Петербурга трудно будет отстоять свой титул. Команде пришлось пропустить первый этап: из-за поломки в пути опоздал автобус с мотоциклами. К тому же в этой команде проблемы с юниорами, прошлогодний победитель эстонцев Минхель Вакс выступит по контракту в Финляндии и может помочь петербуржцам только на последних — пятом и шестом — этапах. А пока в лидеры вышел челябинский «Мотор» опять же за счет своих юниоров Максима Лебедева и Александра Наумова, которым нет сейчас равных. Если Максиму отлучки на европейское первенство не помешают выступить во всех восьми этапах, то его победа предельна. Не выглядит пре-

сней, как прежде, борьба у мужчин в классе 250 см³ за счет того, что у Андрея Ледовского («Кировец») наконец появился достойный соперник — москвич Вячеслав Дементьев, выступающий за очень интересный и перспективный клуб «Автотеза» (Шуя). Он вчистую выиграл у Андрея все три заезда в Реже, но стабильности этому 21-летнему гощику пока не хватает.

Впрочем, в отличие от прошлых лет ныне в прогнозах особенно легко ошибиться. Большинство мотоциклов уже трещит от давности, они изношены, отсюда многочисленные сходы. О финансовых трудностях клубов мы уже говорили и нет никакой уверенности в том, что всем им хватит средств пройти восьмизатяжный с переездами и огромными затратами чемпионат.

Б. ЛОГИНОВ.
Фото А. ГУРЕВИЧА
Реж — Копейск — Челябинск



ПО СЕКРЕТУ ВСЕМУ СВЕТУ

Для служебного пользования

Т-с-с-с, тихо! Открыв страницу с этой заметкой, постарайтесь, чтобы никто не подглядывал из-за спины. Если читаете ее вслух в кругу доверенных лиц, то говорите шепотом — кругом полно посторонних ушей. Мы специально поместили в статье скромный черно-белый снимок. Он не должен бросаться в глаза и привлекать внимание любопытных, ибо содержит великую тайну.

Теперь Кубок Европы по кроссу — состязания не только для баггистов. В нынешнем сезоне появилась зачетная группа легковых автомобилей с рабочим объемом двигателя 1600 см³. Только, пожалуйста, не разглашайте услышанное ненадежным людям.

Это не наша прихоть. По неизвестным причинам конспирацию свято соблюдает Международная федерация — «мама» новорожденного класса. Многочисленных родственников-спортсменов почему-то держат в неведении и не показывают «младенца». На первом этапе Кубка в итальянском Витторио-Венето из-за отсутствия информации не было ни одного кроссмана, выступающего на легковой машине. Во французский Морон приехало лишь двое. Один из них — наш Анатолий Кривобоков. Но при такой «массовости» заезд проводить не стали. На третьем этапе в Бауске гонка наконец состоялась — четыре латыша и два литовца каким-то образом узнали об открывшемся классе. Пятеро финишировавших гонщиков получили зачетные очки Кубка Европы,

а победил Андрис Карклиньш из Латвии на полноприводной «Самаре».

Почему же ФИА прячет собственное дитя, словно уродца, и не спешит поведать о нем спортсменам? Может быть, опасается «мама», что рядом с такими могучими сыновьями, как чемпионаты по ралли и кольцевым гонкам, появился калека?

Стесняться-то нечего. Уверен, ребенок вырастет здоровым и многим понравится. Подготовить к состязаниям мощный автомобиль с трехлитровым мотором даже за рубежом способны единицы. Может быть, поэтому национальные соревнования «малых» машин популярны у зрителей и гонщиков. «Самары» русских кроссменов который год ведут неравную борьбу с четырехсотильными западными монстрами на европейском чемпионате. Новый регла-

мент Кубка-1600 дает им шанс встретиться на международной арене с равными соперниками. Кстати, тот же Карклиньш в минувшем сезоне завоевал «золото» в классе на открытом первенстве Германии. Но медали европейской пробы — значительно ценнее. Так что вряд ли кто-нибудь откажется от возможности за них побороться.

Например, наши баггисты, видимо, найдя компромисс между своими желаниями и возможностями, предпочитают Кубок-1600 чемпионату Европы. После неудачных попыток участвовать в первенстве больших машин окончательно вернулись на трассы малого кросса эстонец Янус Лигур и немец Петер Мюкке. К тому же в этом году изменилась система розыгрыша: зачетные очки получают теперь не десять, а шестнадцать спортсменов. Так что борьба

за трофей стала интересней и зрелищней.

На первых трех этапах выступали семь русских гонщиков. Бывший камазовец Сергей Дружинин занимает пока пятое место. Братьям Григорию и Игорю Соломенцевым помешали конкурировать с лидерами многочисленные поломки техники. Но вот успехи Романа Колесникова, вероятно, полная неожиданность для завсегдатаев Кубка-1600. Впервые на международных соревнованиях московский спортсмен появился в прошлом году и по итогам сезона стал седьмым, что неплохо для дебютанта. Сейчас Роман занимает второе место! Впереди только опытный Мюкке, которого, откровенно говоря, выручают два мощных мотоциклетных мотора «Ямаха». Позади русского кроссмана литовец Леонас Ведейкис, латыш Юрий Вайводс, призеры минувших лет чехи Вацлав Угер и Петр Барташек, наши мастера. Впрочем, тех, кто внимательно следит за событиями в отечественном спорте, результаты Колесникова не удивят. Остальным откроем небольшой секрет: Роман — воспитанник известного кольцевика Алексея Григорьева. Поверьте, в гоночном мире это весьма серьезная рекомендация. В свое время григорьевскую «академию» оканчивали настоящие звезды — Виктор Козанков, Владимир Журавлев, Александр Алексейченко.

К слову сказать, багги Кубка-1600 все больше напоминают кроссовые «формулы» европейского первенства. В результате долгой эволюции они стали такими же приземистыми и широкими. Разница только в рабочем объеме двигателей, а в остальном — серьезные спортивные машины. В отличие от баггистов гонщикам нового класса на потребуются годами выводить «породу» легкового автомобиля-1600. Уже существуют испытанные на чемпионате Европы полноприводные «самары» и «алеко», не говоря уже об иностранных моделях. Их владельцам нужно лишь узнать о появившейся зачетной группе. А пока Международная федерация долго раскачивается и не спешит информировать спортсменов, почему бы нам не обнародовать ее «тайные» замыслы. По секрету — всему свету.

В. КРЮЧКОВ
Фото М. Миллерс,
«Спортс», Латвия

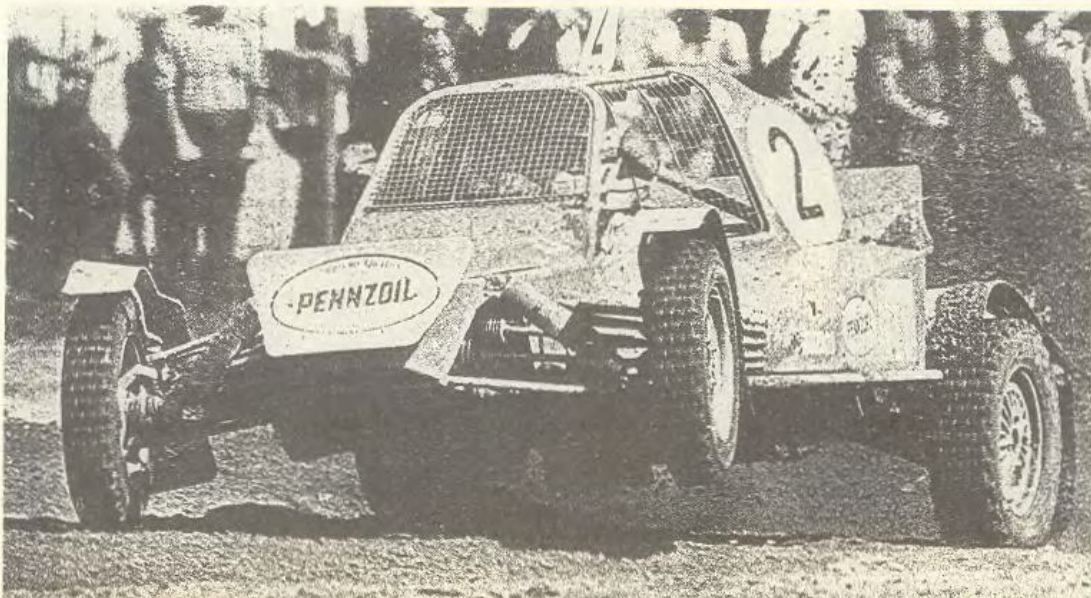
I этап. Витторио-Венето, Италия, 2 мая. Класс ДЗ/1600 (багги):

1. П. Мюкке (D); 2. Р. Колесников (R); 3. Й. Гусенлейтнер (A); 4. Дж. Марти (CH); 5. В. Угер (CS); 6. В. Чеботарев (VKR); 7. Г. Соломенцев (R).

II этап. Морон, Франция, 9 мая. Класс ДЗ: 1. Мюкке; 2. П. Барташек (CS); 3. Угер; 4. Колесников; 5. М. Леейен (NL); 6. С. Дружинин (R)... 10. Г. Соломенцев... 15. И. Соломенцев (R).

III этап. Бауска, Латвия, 23 мая. Класс ДЗ: 1. Мюкке; 2. Колесников; 3. Р. Коринек (CS); 4. Дружинин; 5. П. Фортигин (R); 6. Й. Леесинг (D)... 10. А. Синичкин (R)... 14. А. Чашин (R).
Класс Д2/1600 (легковые автомобили): 1. А. Карклиньш (LV); 2. А. Лайпнет (LV); 3. А. Веберг (LV); 4. К. Гудюинас (LT); 5. А. Гудюнас (LV).

Положение после трех этапов: 1. Мюкке — 60 очков; 2. Колесников — 47; 3. Угер — 27; 4. Барташек — 25; 5. Дружинин — 24; 6. Чеботарев — 20... 8. Г. Соломенцев — 17... 13. Фортигин — 12... 20. Синичкин — 7... 22. С. Ковальчук (R) — 6... 24. Чашин — 3... 26. И. Соломенцев — 2.



ЗВЕЗДНЫЙ СБОР

Одержать победу в ралли «Монте-Карло» — мечта любого участника чемпионата мира в этом виде автоспорта. А вот для филателиста, увлекающегося гоночной тематикой, не менее престижно собрать полный комплект марок едва ли не самой примечательной серии в этой области. Речь идет о миниатюрах, выпускавшихся княжеством Монако на протяжении 12 лет — с 1955 по 1966-й — всего по одной марке в год. Собрать всю серию и в самом деле может оказаться не легче, чем выиграть этап первенства мира — ведь некоторые из них выпускались такими мизерными тиражами, что давно стали филателистической редкостью, да и стоят больших денег.

Любопытно, что автомобили изображали только на двух первых марках, зато непременный атрибут каждой — схема трассы, соединяющая столицу княжества на Лазурном берегу Средиземного моря с одним из европейских городов. Дело в том, что самой характерной особенностью

ралли «Монте-Карло» является так называемый «звездный сбор». Участников разбивают на группы, каждая из которых стартует из определенного европейского города, по возможности расположенного поблизости от той страны, откуда родом экипаж. А на марках монакской серии изображен каждый раз самый длинный из всех маршрутов.

Так, марка 1956 года (2) посвящена 26-му ралли, победителями которого стали британцы Адамс и Биггер на «Ягуаре». А стартовали они из шотландского города Глазго. Швед Карлссон, выигравший состязания в 1962 году на СААБ-96, отправился в путь из столицы Норвегии Осло (4). Это 31-е по счету ралли закончилось трагически для нескольких спортсменов. Чтобы почтить их память, марка уже после

соревнований была переиздана — с черной траурной рамкой. Именно эта миниатюра — из-за маленького тиража — стала чрезвычайно редкой и дорогой.

Еще один раритет — марка 1965 года (5), предпоследняя в этой серии. Вы не ошиблись, почтовое ведомство Монако удостоило своим вниманием обелиск на площади Победы в столице Белоруссии! 28 экипажей, в числе которых были и пять советских, на «волгах» и «москвичах», стартовали из Минска.

Последняя же, двенадцатая марка вышла в 1966 году в честь 34-го ралли «Монте-Карло». Победителем его был финн Тойвонен на «Ситроене». А самый дальний путь пришлось преодолеть участникам из Лондона.

Но тема «монакского ралли», конечно, далеко не

1	2	3
4	5	6

ограничивается одной этой серией. Само княжество параллельно выпускало другие марки, посвященные знаменитым состязаниям. Вот еще две миниатюры, вышедшие в свет в ознаменование различных юбилеев «Монте-Карло». На марке 1961 года, выпущенной к 50-летию ралли (1), изображен первый победитель — французский «Тюрка-Мери» и «автомобиль будущего», каким он представлялся художнику 32 года назад. 50-е «Монте-Карло» отметили в Монако еще одной «юбилейной» маркой (3). На ней — фаворит этих состязаний второй половины 70-х годов, итальянский «Лянча-Стратос».

Е. КОЧНЕВ

"ПОРШЕ-917"

Британская фирма "Коргитойз", пожалуй, наиболее известна у нас в стране. Ведь с конца 60-х и все 70-е годы ее модели продавались в СССР. Фирма отличается тем, что не всегда придерживается единого масштаба и не указывает его на своих изделиях, ориентируясь при этом на самый традиционный 1:43. Разумеется,

тойз" немало уменьшенных копий спортивных и гоночных автомобилей. Один из них — "Порше-917"

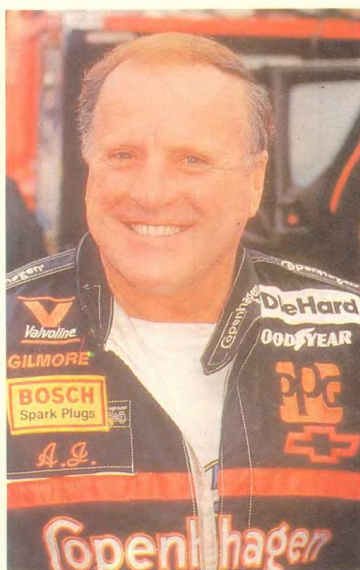
— представлен в этом выпуске "Хоббитауна".

917-я стала одной из самых знаменитых гоноч-



ных машин мира. Два года подряд она выигрывала "Ле-Ман" — Херрманн/Атвуд в 1970-м и Марко/ван Леннеп в 1971 году.

Модель выполнена из металла, колеса и шины — пластиковые. Открыв капот, можно увидеть знаменитый 12-цилиндровый "боксер" "Порше", почти четверть века назад развивавший 530 лошадиных сил.



Знаменитости

СВОЙ СРЕДИ СВОИХ

«Энтони Джозеф Фойт-младший», высокий, плотный американец лет двадцати с небольшим, улыбающийся приветливо и несколько смущенно. «Гм, мы и старшего-то не знаем...» — думали про себя европейские асы, но, впрочем, тоже улыбались — вежливо и слегка покровительственно.

Так, в 1958 году на 500-мильной гонке в Монце, где встретились звезды двух континентов, Европа познакомилась с Фойтом. Прямо

скажем, рядом с Фанкио, Моссом, Хоторном, Тринтиньяном впечатления он не произвел. До американца ли тут, совершенно неизвестного, который и заявил к тому же лишь шестое место?

Однако и самому Фойту Старый Свет не шибко понравился. Разве это гонки? Так, провинциальное зрелище. Всего несколько месяцев назад он впервые стартовал в «инди» и не забыл неповторимой атмосферы грандиозного праздника. Для

26 мая 1991 года, Индианаполис. Триумфальное возвращение Фойта в «старую киришницу». В 36 лет он занял вторую позицию на старте, уступив только Рикку Мирзу.

Фойта, скромного парня из Техаса, это было открывением: диктор объявлял — «Роджер Уордл!» и трибуны раскалывались восторженным ревом; «Джимми Брайан!»... — «А-а-а!!!»; «Джим Ратман!»... — «О-о-о!!!».

Нет, словами этого не передать. Нужно услышать. А в Монце? До них нет никому никакого дела. Королей Инди встречают в лучшем случае жидкими хлопками, все внимание своим, европейцам. Так, впервые попав в Европу, молодой американский гонщик раз и навсегда решил — его место дома, если станет он героем, то героем Инди и Дайтоны, Миннотона и Поконо. Чтобы при имени Энтони Джозефа Фойт-младшего из сотен тысяч глоток вырывалось это необыкновенное «А-а-а!!!».

Все задуманное ему в конце концов удалось. Однако начало карьеры Фойта нельзя назвать типичным для пилота тогдашней Америки. Он родился в Хьюстоне, в Техасе. Штат этот славился своими миллионерами-ковбоями, разбогатевшими на нефти, скотоводстве и ракетах, но отнюдь не автогонщиками. После войны считалось, что настоящие пилоты живут в Калифорнии. «Там были большие гонки и большие деньги», — вспоминал Фойт. — И если ты хотел быть среди первых, нужно было перебраться на Западное побережье».

А он был среди первых... кто презрел это неписаное правило. «Напрасно ты, сыннок, считаешь, что хорошим гонщиком может стать только калифорниец», — сказал однажды Энтони Джозеф-старший. Отец был непреклонным авторитетом, именно он построил трехлетнему сыну первый гоночный автомобильчик.

Потому Фойт остался в Хьюстоне и в 18 лет купил настоящий «миджет» — гоночную машину для необычайно популярных тогда в Штатах земляных трекков. Впрочем, автомобилем это можно было назвать весьма условно — денег у молодого техасца хватало лишь на грудку металлолома, пережива-



шую не одну аварию. Сын надеялся, что в восстановлении этого гоночного Россинанте ему поможет отец, отличный механик. Однако Фойт-старший вешиваться не спешил. Лишь увидев, что сын дни и ночи напролет проводит в мастерской и, кажется, всерьез намерен стартовать в гонках, отец — понемногу, исподволь и только советами — включился в работу. В 1953 году их первое совместное детище, прообраз будущих «койотов», прославивших имя Фойтов на всю Америку, вышло на старт.

Через четыре года он уже стартовал в чемпионате USAC. Дебют в Спрингфилде принес Фойту только

Первую свою победу в Инди-500 Эй Джей одержал в 1961 году на типичном американском «родстере» — тяжелом и мощном переднеприводном «Уотсоне» команды «Бойз-Сиз Фаст».

девятое место, но к концу сезона всего за пять гонок он заработал 2171 доллар — хорошо по тем временам деньги. А еще через три года к Эй Джей — так окрестили его болельщики — пришла слава. Выиграв четверть этапа, он стал чемпио-

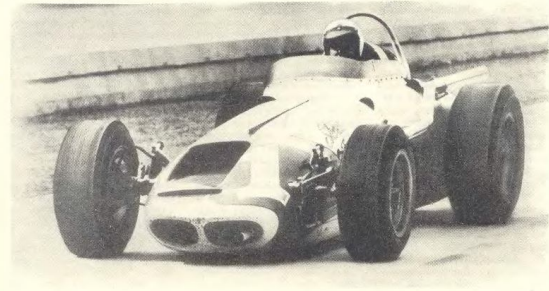
ном. В следующем, 1961 году барельеф Фойта появился на знаменитом серебряном кубке, который вручают победителю «Инди-500». Скромный парень из Хьюстона теперь уже окончательно вошел в историю американских автогонок, полу-

чив, как и все признанные герои, почетное прозвище — «Супертехасец».

Этот сезон принес ему еще четыре победы и полтора тысячи долларов. Впрочем, писать о гонках, которые выиграл Эй Джей, все равно, что переносить

победы хоккейной команды ЦСКА. И места жалко, да и скучно в конце концов читателю станет. Легче назвать такой американский трек или автодром, чемпионат или серию, где бы техасец не стоял на верхней ступеньке пьедестала. Однако же оставалась в стране такая гонка, к которой Фойт не имел никакого отношения. Это был Гран-при США.

На все приглашения хозяев «конюшню» Ф1 Эй Джей неизменно отвечал отказом. Он по-прежнему считал, что его место — по эту сторону океана, на глазах у собственных зрителей. Из своей «добровольной изоляции» Фойт выбрался лишь однажды — в 1967 году. И не по собственной воле — концерн «Форд» решил тогда доказать, что американские гоночные автомобили могут быть быстрее самых лучших европейских, и объявил войну «Феррари». Для сравнения на трассах чемпионата мира в гонках на выносливость «Форд» ангажировал





сильнейших американских пилотов. Когда пригласили Фойта, тот не смог отказаться, ведь именно мотор «Форд» стоял в «Койоте» Эй Джея, который только что выиграл третью «Инди-500».

Так Энтони Джозеф-младший во второй раз оказался в Европе. На этот раз — в Ле-Мане. На «Форде GT40 Mk4» он «пришел, увидел, победил». Знаменитую 24-часовую гонку Фойт со своим напарником Даном Герни откатал быстрее всех. Словно ему не терпелось поскорее покончить с этим делом, сесть в самолет и — домой, в Америку.

Впрочем, Европа платила ему тем же. Большинство любителей автогонок Старого Света считали победу в Ле-Мане заслугой Герни, известного им по выступлениям в формуле 1, но никак не Фойта. И только немногие специалисты знали, что за океаном имя 32-летнего Эй Джея произносится с благоговением. Его уже тогда ставили рядом с идолами прошлого — Луисом Майером, Уилбуром Шо, Маури Роузом. Ведь по числу побед и титулов «Супертехасец» сумел обойти всех прежних героев Америки.

Мало того, в отличие от большинства своих предшественников Фойт был еще и грамотным инженером. Он сам строил автомобили, на которых стартовал. Но если гоночная карьера Эй Джея была почти исключительно американской, то Фойт-конструктор явно ориентировался на Европу. До середины шестидесятых он ездил только на привычных каждому американцу «родстерах» — мощных переднеприводных машинах на высоких и узких колесах с четырехцилиндровым «Оффенгаузером», расположенным спереди. Но вот в 1963 году Эй Джей с изумлением увидел, как его обьежает какой-то шотландец на малюсеньком заднемоторном европейском автомобильчике! Вскоре, когда Кларк и «Лотос» стали побеждать регулярно, всем американским пилотам пришлось задуматься.

Фойту на размышления понадобилось два года. В 1965-м, окончательно убедившись в преимуществе европейских машин (за рулем «Лотоса» он выиграл один из этапов чемпионата USAC), Эй Джей вместе с отцом взялся за конструирование собственного автомобиля.

Многие не поняли тогда этого шага. «Техасец занялся не своим делом, — говорили знатоки. — А может, он немного повредился головой после той страшной аварии в Риверсайде?» Действительно, гонщик, который на «уотсонах» и «мексовски» за шесть сезонов завоевал четыре чемпионских титула и дважды был вторым, вдруг потерял доверие к создателям проверенных конструкций и сам вздумал учить их, как строить гоночные машины! «Ну, что ж, — улыбались скептики. — Если техасцу уж так хочется выбросить на ветер те полмиллиона, что он заработал за рулем «родстеров», скатертью дорога!»

И следующий, 1966 год, казалось, подтвердил их предположения. Фойт впервые за семь лет не одержал ни одной победы и занял лишь тринадцатое место в чемпионате, всего четыре из двенадцати этапов сумев закончить в первой десятке. Мало того, в одной из гонок Эй Джей попал в аварию и серьезно оборел. И журналисты поспешили объявить о «закате самой яркой звезды Америки». Кто бы мог поду-

мать тогда, что карьера Фойта будет продолжаться еще четверть века!

Уже следующий, 1967 год стал годом триумфа Эй Джея. Победы в Индианаполисе, Ле-Мане, первое место в чемпионате USAC заставили замолчать скептиков. «Супертехасец» снова был на коне. Кроме того, к славе лучшего пилота Америки он добавил славу лучшего конструктора. Причем Фойты не удовлетворились лишь постройкой шасси: чемпионский «Койот» был снабжен мотором «Форд», существенно переработанным в семейной мастерской. «Я единственный пилот, кому удалось победить в «Инди» на собственном автомобиле и с собственным мотором к тому же, — признавался он много лет спустя. — Я сомневаюсь, что кому-нибудь удастся повторить это достижение».

Совместная работа младшего и старшего Фойтов продолжалась полтора десятка лет и принесла им двадцать четыре победы в гонках «индикаров», два чемпионских титула. «Единственное, о чем я жалею, что так мало пришлось нам поработать вместе, что не

В сезоне 1992 года за руль автомобиля команды «Копенгаген Рэйсинг/Фойт Энтерпрайзиз» селись швейцарцы Грегор Фойтек и Йон Бекьюис, американцы Джордж Снайдер, Росс Чивер, Брайан Боннер, Панчо Картер, Майк Грофф. Но в конце концов менеджер Эй Джей остановил свой выбор на молодом соотечественнике — Робби Гордоне.

смогли сделать большего», — говорил Эй Джей в 1979 году, пересев на автомобиль, вышедший из мастерской его приятеля, другой звезды «Инди» Парнелли Джонса.

А еще через четыре года отец умер. Фойт тяжело переживал потерю, они были очень близки с отцом, и Эй Джей с гордостью подчеркивал, что он именно «младший». Даже тогда, когда стал едва ли не национальным героем Америки, даже тогда, когда выросли у него трое детей и родились шестеро внуков.

«Ну, теперь-то уж он уйдет!» — говорили вокруг. И, действительно, Фойт уже почти смирился с тем, что пора уходить. Прекращение работы с отцом, а потом и смерть родителей, бесконечные, выводящие из себя поломки чужих машин делали свое дело. Да и то сказать — пять десятков, не шутка! К тому же Эй Джею уже давно не нужно было зарабатывать себе на жизнь за «баранкой». Он владел крупным нефтяным и автомобильным бизнесом, сетью гостиниц и крупнейшим в стране бюро похоронных услуг.

Некоторые язвили, что последнее обстоятельство сделало Фойта фаталистом и он будет выходить на старт, пока не разобьется. Эй Джей, человек цельный, «с открытым нараспашку сердцем», как часто его называли, и глубоко порядочный, предпочитал на эти темы не шутить.

Он вообще был не самым говорливым человеком в Штатах. А потому так толком и не сумел объяснить, почему на шестом десятке вновь решил принять участие во всех этапах чемпионата. Кончилось же все, действительно, большой аварией — в 1990 году черная «Лолла» с традиционным фойтовским номером 14 врезалась в бетонную стену. Эй Джей оказался в больнице с переломами обеих ног.

А менее чем через год в первом ряду стартового поля в Индианаполисе стоял автомобиль... Энтони Джозефа Фойта! От приветствий сотен тысяч болельщиков трибуны «старой кирпичницы» готовы были рухнуть: Эй Джей снова с нами!

Сам же Фойт, сойдя с трассы через 30 кругов после старта из-за невыносимой боли в раненых ногах, говорил: «Я абсолютно счастлив! Я вернулся потому, что нужен моим болельщикам да и сам без них не могу. Вы не представляете, какое это чудо — идешь после гонки домой, а где-нибудь у трибуны под проливным дождем тебя ждет одинокий зритель. Ждет только для того, чтобы восхищенно похлопать тебя по плечу и сказать: «Ты молодец, Эй Джей!» Всем, чем я стал, я обязан моим болельщикам. И все свои победы посвящаю им».

А. МЕЛЬНИК

МОТОР «СОЮЗНОГО» КЛАССА

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

Доводку серийного цилиндра начинают с удаления перемычки в нижней части гильзы и увеличения размера перепускного окна (см. фото 1). После этой операции диаметр нижней части гильзы обычно несколько увеличивается. Поэтому внутренний размер гильзы цилиндра по всей ее длине контролируют нутромером.

Желательно, чтобы эллипсность цилиндра в верхней зоне (до уровня выпускного окна) не превышала 0,02 мм. Конусность по длине цилиндра может быть несколько больше — до 0,05 мм при условии, что диаметр растет равномерно от верхней к нижней части гильзы и при правильном подборе размеров поршня.

Если размеры цилиндра не удовлетворяют приведенным выше требованиям, его «выравнивают» при помощи хонинговальной головки или разжимного притира (см. фото 2). Материал рабочей части притира — серый чугун невысокой твердости (меньше, чем твердость чугуна, из которого изготовлена гильза). Притирают на малых оборотах токарного станка — 50—80 об/мин, удерживая цилиндр от проворота руками. При этом цилиндр необходимо постоянно передвигать вдоль инструмента, примерно так, чтобы угол наклона воображаемой винтовой линии, которую абразив оставляет на стенках гильзы, был 45—60° к ее оси.

Для притирания обычно используют не алмазную пасту (ее частицы въедаются в детали), а пасту ГОИ (состав, окрашенный зеленым цветом).

Во избежание повышенного износа цилиндра после притирания тщательно промывают. Затем, чтобы удалить въевшуюся абразивную пыль, притирают на круглой деревянной болванке или

дают поработать мотору, установив старые поршень и кольцо.

Серийный карбюратор желательно заменить специальным спортивным с диаметром диффузора 32—34 мм. Для его установки изготавливают новый переходный патрубок. На фото 3 показан отлитый из алюминия патрубок крепления карбюратора «Йиков» с диаметром диффузора 34 мм (он получил наибольшее распространение в классе «Союзный»). Внутри патрубка всасывающий канал выполнен таким образом, чтобы обеспечить наибольшее проходное сечение впускного окна. Причем нижняя кромка окна максимально опущена (см. фото 3, 4). Патрубок крепится четырьмя винтами М6. Такая конструкция позволяет приблизить карбюратор к цилиндру.

Для удобства замены впускной трубы изготавливают и новую выпускную патрубок (см. рис. 1). Его крепят к цилиндру при помощи штатной гайки, которую растачивают под наружный диаметр патрубка. Чтобы законтрить гайку, в ней сверлят боковое отверстие, нарезают резьбу и вворачивают винт.

Для увеличения мощности двигателя каналы и окна серийного цилиндра дорабатывают. На рис. 3 представлен один из вариантов развертки цилиндра. Предлагаемые фазы газораспределения соответствуют варианту выпускных труб, о которых будет рассказано в следующих публикациях.

Разрез цилиндра по перепускным каналам дан на рис. 4. Обработку его окон удобно проводить шарошкой со сферической рабочей частью, а внутреннюю часть каналов — шарошкой более сложной формы (фото 5).

Сначала каналы пробуют доработать по варианту, показанному на рис. 2. Дело в том, что при симметричном исполнении каналов такая схема обеспечивает получение максимальной мощности. Однако при этом веро-

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

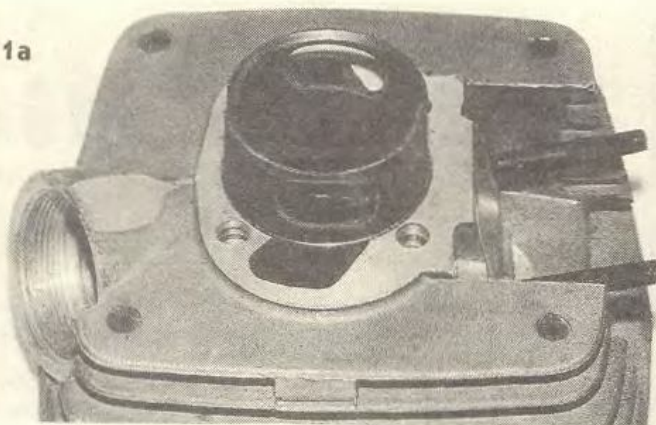
Куплю журналы АМС и масштабные модели 1:43 или обменю на «Моделист-конструктор», 1988—1992 гг. и книгу-каталог «Боевые самолеты». 614042, г. Пермь, ул. Б. Хмельницкого, 11/12, кв. 73. Нижельский Игорь Владимирович.

Продам игровые и прикладные программы к компьютеру ZX-Spectrum Sinclair. 150051, Ярославль, ул. Красноборская, 21, кв. 107. Мачнев Я.

Куплю журналы «За рулем» 1982—1991 гг. все номера, АМС 1990—1992 гг. все номера, коллекционные модели в масштабе 1:43 грузовых автомобилей, автобусов зарубежных фирм. 445037, Самарская обл., г. Тольятти, ул. Свердлова, 17—79. Жмылевский Р. В.

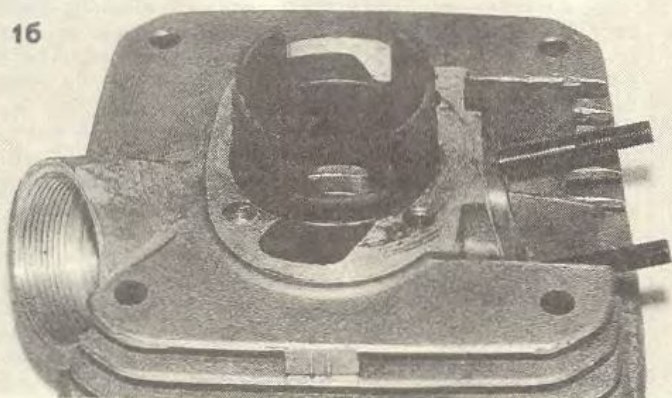
Куплю различные материалы о легкомобилях и электромобилях — книги, журналы, статьи, вырезки из газет и журналов, фотографии. Куплю каталоги по иностранным автомобилям. Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Кутузова, 2-134. Чукиной О. Е.

1a



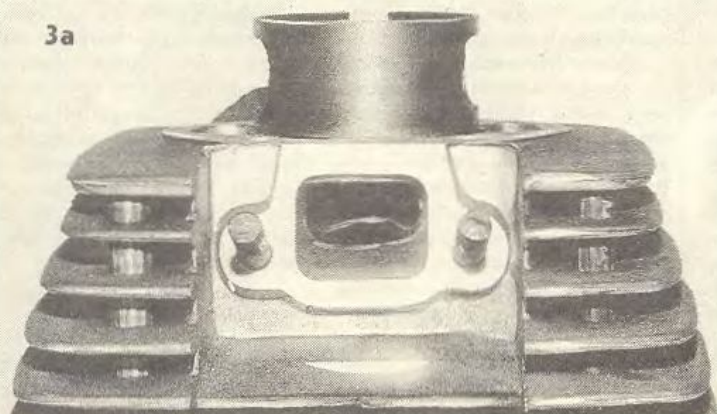
а — серийный цилиндр;

16



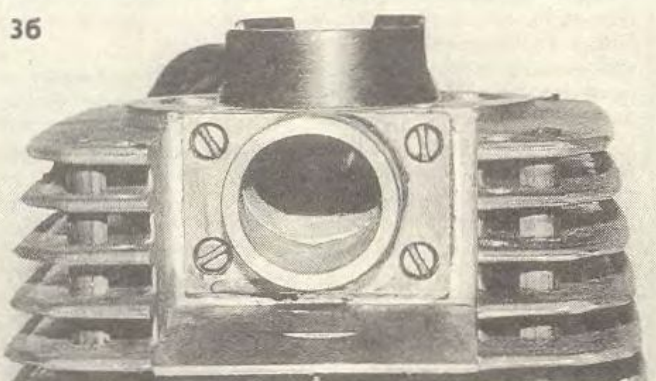
б — цилиндр с удаленной перемычкой гильзы.

3a



а — впускной канал серийного цилиндра;

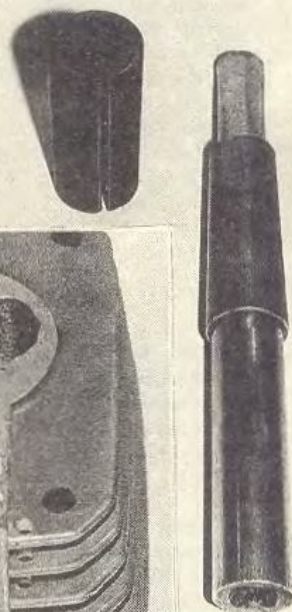
36



б — алюминиевый патрубок крепления карбюратора и доработанный впускной канал.

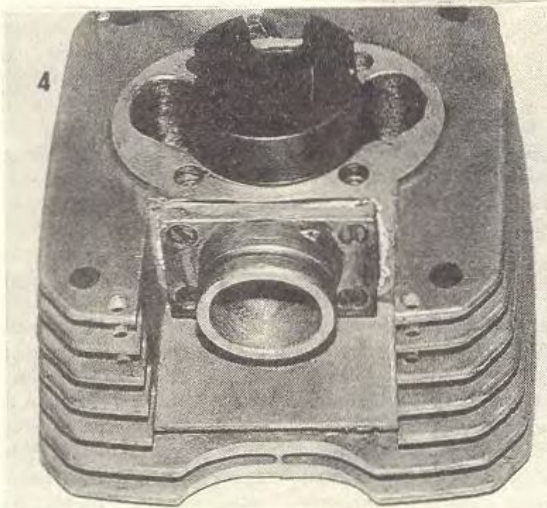
Простейший притир гильзы цилиндра (слева — разрезная рабочая часть, изготовленная из серого чугуна).

2

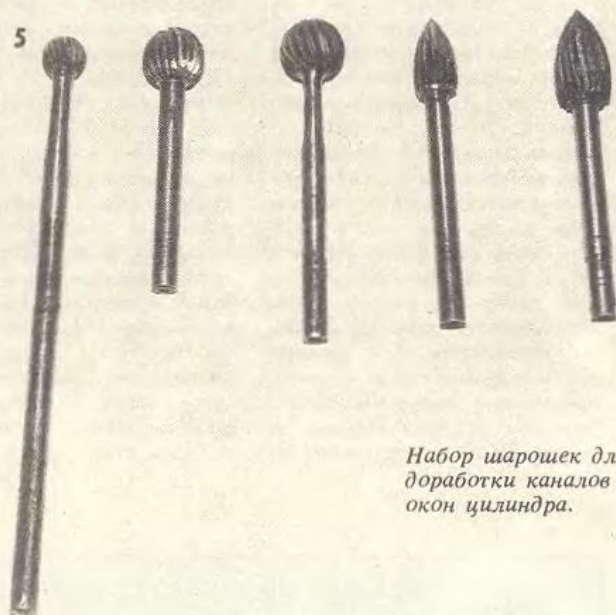


Для установки патрубка на рубашке охлаждения фрезеруют плоскость.

4

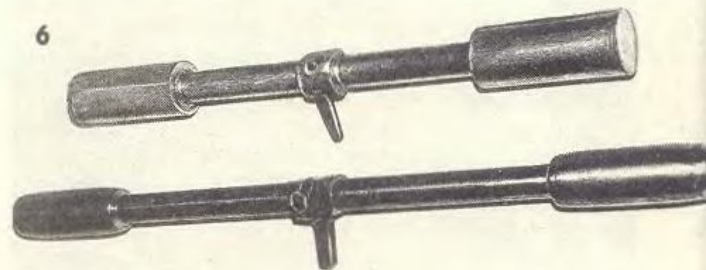


5



Набор шарошек для доработки каналов и окон цилиндра.

6



Приспособления для доработки каналов «изнутри» гильзы цилиндра — так называемые скалки.

Рис. 1

Рис. 2

Патрубок выпускной.
Сталь

Формы доработанных перепускных каналов (сечение на уровне перепускных окон).

Рис. 3

Развертка цилиндра. Ширину впускного (39 мм) и выпускного (размер А) окон измеряют по хорде «на свет».

**Профиль
перепускного канала.**
В сечении I—I
(см. рис. 2) угол
направления
продукки
к горизонтали (α_1)
от 0 до -5° .
В сечении II—II
угол направления
продукки (α_2)
 $+10-15^\circ$.

Рис. 4

7

Серийный цилиндр
минского двигателя после доводки.

тность изготовления удачного цилиндра (это можно проверить при стендовых испытаниях двигателя или на тренировке) невелика. В случае неудачи цилиндр переделывают по варианту, указанному пунктиром на рис. 2. Он обеспечивает несколько меньшую максимальную мощность, но зато с большей вероятностью удачного результата.

При доработке перепускных каналов угол направления продувки α (см. рис. 4) со стороны выпускного окна выполняют от 0 до -5° , а в передней части канала $+10^\circ \div +15^\circ$. То есть верхняя стенка канала на входе в цилиндр представляет собой винтовую поверхность. Более простой вариант — угол α всюду равен 0° .

Для контроля углов при обработке каналов используют скалку (см. фото 6). В качестве рабочего инструмента в ней применяют кусочки напильника круглого или квадратного профиля. Скалка помогает правильно выполнять углы и сделать каналы более симметрич-

Выпускное окно обрабатывают шарошкой для увеличения его проходного сечения. Ширина окна — размер А (см. рис. 3) ограничивается жесткостью поршневого кольца. При мягком кольце размер А, измеренный по хорде (на свет), может достигать 36 мм. При жестком — не более 34 мм. В противном случае кольцо начинает «рубить» выпускное окно при работе мотора.

После доработки цилиндра на окнах снимают фаски 0,3—0,5 мм шарошкой или надфилем.

Работу по широкому каналу может выдержать либо стальное поршневое кольцо, либо изготовленное из специального чугуна с покрытием из твердого хрома. В спортивных моторах применяют обычно поршень с одним кольцом высотой 0,8—1,2 мм. Поэтому поршень серийного минского двигателя, выполненный под высокие чугунные кольца, не подходит. Вдобавок он не выдерживает тепловых и инерционных нагрузок форсированного мотора.

Ныне многие предприятия наладили мелкосерийный выпуск спортивных поршней из сплавов с низким коэффициентом теплового расширения, изготовленных методом изотермической штамповки или литьем с последующим старением заготовок.

Поршень имеет весьма сложную форму рабочей поверхности, которая определяется конструкцией и свойствами материала. Условно ее можно разделить на цилиндрическую часть — она центрирует его в цилиндре — и коническую (величина конуса определяется разницей рабочих температур в разных частях поршня по высоте, коэффициентом теплового расширения и составляет 0,18—0,24 мм). В зоне бобышек у поршня занижен наружный диаметр, то есть его поперечное сечение по оси пальца имеет форму эллипса.

Оптимальный зазор между стенкой цилиндра и поршнем зависит от многих факторов и составляет 0,05—0,1 мм. Лучше постоянно использовать поршни одного и того же изготовителя, что позволяет уточнить геометрические параметры и оптимальный зазор применительно к конкретному двигателю, режиму его работы (конфигурации трассы) и стилю езды.

При подготовке дорожного двигателя (у него «длинный» шатун — 125 мм) желательно применить поршень со смещенным на 3 мм вверх пальцем для повышения степени сжатия в камере и, соответственно, мощности двигателя (см. АМС, 1993, № 1). Его высоту со стороны всасывающего окна окончательно подбирают экспериментально, так как фаза всасывания определяется не только размером и расположением впускного окна, но и длиной перекрывающей его юбки поршня. В зависимости от типа трассы, уровня мастерства гонщика, диаметра диффузора карбюратора, выпускной системы высота поршня форсированного минского двигателя составляет 56—61 мм.

При установке на поршень кольца его вращают в канавке, проверяя отсутствие заеданий. Высота канавки должна обеспечивать зазор 0,02—0,04 мм. А глубина быть такой, чтобы по всей окружности кольцо утопало в канавке не менее чем на 0,2 мм. Между торцами кольца по его разрезу и стопорным штифтом должен существовать зазор как в радиальном, так и в боковом направлениях. Иными словами, при работе мотора боковая нагрузка на стенку цилиндра должна передаваться поршнем, а не кольцом.

А. СИСЮКИН, мастер спорта 55

Бережливый Делекур

Одному из претендентов на звание чемпиона мира по ралли нынешнего года Франсуа Делекуру очень нужны деньги, чтобы пополнить свою коллекцию. Собирает он автомобили. Пока их у него только три — на переднем плане «Феррари-308 GTB» 1986 года, рядом — «Феррари-Дино-246 GT» 1970-го и, наконец, сзади — «Альпин-1600 S». Последней машиной он особенно гордится, уверяя, что именно ей он любовался еще в детстве, стоя у кромки трассы ралли, которое проходило неподалеку от его дома.

Любопытно, что Франсуа никогда не выезжает на экспонатах своего домашнего музея за ворота гаража. «Я ими только люблю», — улыбаясь, говорит Делекур.



Последний заезд Вакаи



Большой приз Испании по кольцевым мотогонкам нынешнего года стал последним в жизни 23-летнего японца Набоюки Вакаи. Во время тренировки класса 250 см³ он, сбив болельщика, врезался в бетонное ограждение, отделяющее боксы от трассы. С черепно-мозговой травмой японец был доставлен в госпиталь, где, не приходя в сознание, скончался.

Зритель, оказавшийся приятелем итальянского гонщика Лориса Реджани, получил менее тяжелые повреждения.

Несчастный Вакаи дважды, в 1991 и 1992 годах, занимал десятые места в чемпионате мира в классе 125 см³. Лучшим достижением Набоюки в более мощной категории машин осталось седьмое место в Большом призе Германии прошлого года в Хоккенхайме.

«Ноблесс оближ»

Ох, тяжела ты, доля пилота Индикар! Подчас надо не только ловко управляться с гоночным автомобилем, но и исполнять, на первый взгляд, странные прихоти рекламодателей. Скажем, Найджелу Мэнселлу спонсорский контракт его «конюшни» «Ньюман-Хаас» с фирмой «Кмарт», владеющей в Америке сетью супермаркетов, предписывает накануне каждого этапа чемпионата формулы CART работать зазывалой в ближайшем к трассе магазине этой компании. Сначала он должен полчаса восседать у входа, болтая с прохожими. Затем Найджел устраивается поудобнее внутри магазина, где раздает автографы покупателям.

Особую пикантность ситуации придает то обстоятельство, что Мэнселл — британский



дворянин. Однако, ничего не попишешь. Как говорят дворяне во всем мире, «ноблесс оближ», что в переводе означает «положение обязывает».

Новая страсть «Техасского ковбоя»

Американец Кевин Швантц, похоже, готовит себе запасные позиции на случай ухода из мира мотоциклетных больших призов. А куда уходят знаменитые мотогонщики? Конечно, в автоспорт. Вспомним хотя бы Джонни Сертиза, Майкла Хейлвуда, Джонни Секотто и Уэйна Гарднера. Трое первых, будучи чемпионами мира в мотоспорте, выходили впоследствии на трассы формулы 1. А Сертиз ухитрился даже выиграть там мировое первенство.

У Швантца результаты пока гораздо скромнее. Он выступил в Барселоне, перед этапом формулы 1, в заезде «Порше-суперкап». В тренировке Кевин показал 14-е время. В гонке шел одиннадцатым, но до финиша добраться не сумел.

«Траектории, по которым надо ехать на автомобиле, совсем другие, нежели на мотоцикле», — удивлялся те-
сец. Однако заметил, что его дальнейшие успехи — дело лишь тренировки и времени.



Руки прочь от узников совести!

Испанец Карлос Кардус, участвующий в чемпионате мира по кольцевым мотогонкам в классе 250 см³, решил включиться в борьбу за освобождение узников совести в разных странах мира. На обтекатель своей «Хонды» он вывел надпись «Run for Freedom», что можно перевести как «Заезд за свободу». Правда, злые языки утверждают, что затеял Карлос эту акцию, чтобы получить финансовую поддержку организации «Международная амнистия». Испанец оказался без средств после того, как его традиционный спонсор «Репсол» отказался продлить с ним контракт.

В «Международной амнистии» гуманистический порыв Кардуса одобрили, но денег пока не дали.



Формула TF1

Французская телекомпания TF1, в отличие, скажем, от телевидения российского, не стесняясь, стрижет прибыль с популярности гонок формулы 1. Так, тридцатисекундный рекламный ролик во время трансляции Гран-при ЮАР стоил 210 тысяч франков, тогда как

в обычной уик-энд его цена не превышает 120 тысяч. Столь существенная разница объясняется тем, что гонки чемпионата мира собирают телеаудиторию почти на миллион человек большую, чем другие воскресные передачи.

Чемпионов будет больше



Известно многообразие спидвея — чемпионаты мира на любой вкус. Летний и зимний, личный и командный, мировой и европейский, проходящие на классических 400-метровых дорожках и на длин-

ных, в том числе травяных. Но и этого Международной мотоциклетной федерации, видно, показалось мало. В будущем году ФИМ впервые проведет по два личных чемпионата мира в мотогонках

по гаревой и ледяным дорожкам.

Одни состоятся по новой системе. В летнем спидвее с шестью финалами, а в зимнем — с четырьмя: большие призы России (Саратов, 22—23 января), Германии (Инцель, 5—6 февраля), Нидерландов (Ассен, 5—6 марта), Норвегии (Хамар, 26—27 марта). В обоих чемпионатах первые десятки участников определят финалы нынешнего сезона (в зимнем их уже назвали заезды в Саранске), список еще десяти участников ФИМ сообщит на осеннем конгрессе в Дублине (Ирландия).

Параллельно пройдут личные чемпионаты мира и в зимнем и в летнем спидвее по привычной схеме. Они определят, уже без вмешательства ФИМ, двадцатки участников первенств 1995-го. Это своего рода попытка компромисса трековой комиссии Международной федерации с владельцами профессиональных клубов Англии, Дании и Швеции, которые не согласны с новой системой личных мировых чемпионатов в гонках по гаревой дорожке.

● 12-часовую гонку легковых автомобилей в Австралии выиграл экс-чемпион мира в Ф1 Алан Джонс. Любопытно, что третьим в этих состязаниях был Уэйн Гарднер, тоже экс-чемпион, но уже по мотогонкам, а шестым — Хуан-Мануэль Фанхио II, чемпион IMSA.

● Трехкратный чемпион Британии по горным гонкам Рой Лейн нынешней весной выиграл этап национального первенства уже в 62-й раз. Но это не предел — рекорд принадлежит пятикратному чемпиону Мартину Гриффиту, 67 побед.

● Сенна, Прост и 28 других пилотов формулы 1 дали согласие на участие в состязаниях по картингу. Они состоятся в конце года под крышей парижского дворца спорта «Берси».

САМАЯ КРАСИВАЯ "АЛЬФА"



Мир в ту пору еще не ведал о чудесах компьютерного проектирования и, покое, не подозревал, что через тридцать лет законодателями моды в автомобильном дизайне будут японцы. Самые красивые автомобили в шестидесятые годы создавали итальянские мастера, почти не знавшие себе равных в этом искусстве. Но даже у очень изысканной модели век на конвейере недолог, так что судьба представленной здесь «Альфы-Ромео-Спайдер» сложилась на редкость счастливо: ведь ее выпускают без малого тридцать (точнее, 27) лет. Дебют машины под названием «Дуэтто» состоялся в далеком уже 1966 году в Женеве, через два года последовала модификация «Юниор-1300», еще через три — «Велоче-2000». Несколько раз внешность спайдера (это слово можно писать и без кавычек, поскольку оно обозначает лишь тип кузова) подвергали пластическим операциям, коснувшимся в

основном «лица» и «затылка», то есть оформления передней части и задка. В представленном здесь виде машину делают с 1990 года. Для нее характерны развитые пластмассовые бамперы, окрашенные в цвет кузова, литые колеса из легкого сплава, отформованные из синтетических материалов панель приборов с консолью, руль с мягкой обшивкой. Такие машины служат своим владельцам для наслаждения, для отдыха, для прогулок по живописным шоссе. Их оберегают от старения в повседневной городской толчее, поэтому живут они долго. И не так уж редки на дорогах Европы «спайдеры» прежних лет, отделанные еще в традиционном духе: панель приборов и руль обтянуты полированным деревом, на щитке и консоли множество круглых циферблатов в хромированных ободках. Но узнать машину не составит труда благодаря характерному закруглению передка,



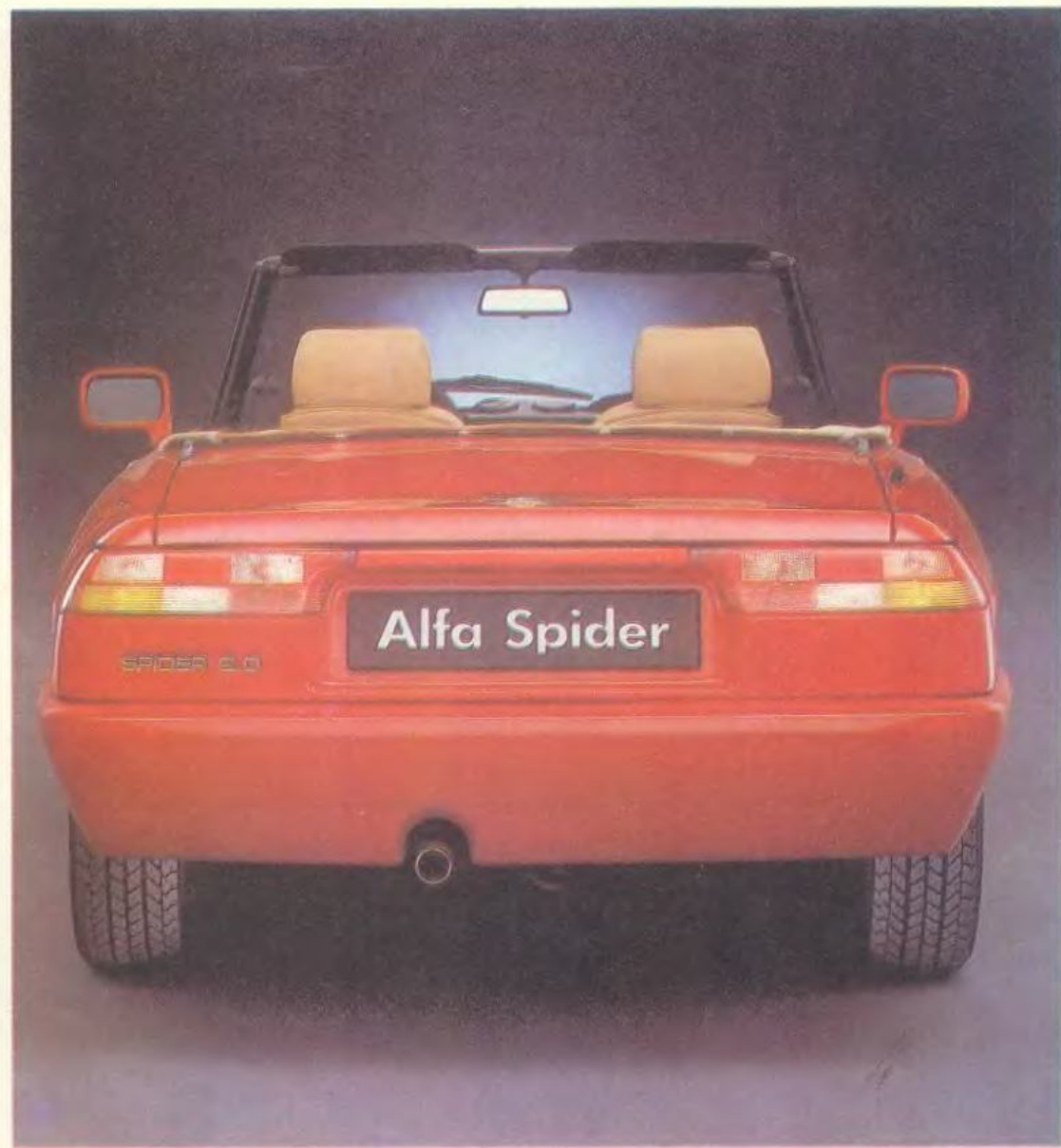
Фото: Альфа-Ромео



утопленным в крылья фарам и широкому «желобку» на боковинах.

Пропорции и обводы кузова изящны и совершенны, как подобает творению Пининфарины, а размеры лежат в золотой середине (длина 4260, ширина 1630, высота 1290 мм). Возможно, от этого сразу возникает невольное желание «примерить» машину на себя — не здесь ли секрет ее устойчивого, долгого успеха?

Из нескольких моторов, с которыми некогда предлагался «спайдер», по соображениям рационализации уцелели два — рабочим объемом 1567 и 1962 см³ (первый — с двумя горизонтальными карбюраторами «Вебер», второй — с электронным впрыском бензина типа «Бош-Мотроник-ML 4.1») и мощностью 102 л.с./75 кВт и 120 л.с./88 кВт соответственно. Их конструкция максимально унифицирована: оба — рядные, четырехцилиндровые; блок цилиндров из алюминиевого сплава — с «мокрыми» гильзами и пятипорным коленчатым валом. Головка цилиндров (также алюминиевая) — с V-образным расположением клапанов и двумя распределительными валами (привод — цепной). Как все моторы «Альфа-Ромео», они обладают довольно высокой литровой мощностью и в то же время достаточным запасом и хорошей характеристикой крутящего момента. Машины оснащают пятиступенчатой коробкой передач. Ведущие колеса у них — задние. Подвеска передних колес — на параллельных рычагах и пружинах, задних — типа «Де Дио»: с неразрезной балкой, опирающейся на пружины и соединенной с кузовом через дышло, качающееся относительно передней точки. Такая конструкция обеспечивает комфортность, устойчивость и управляемость, отлично гармонирующие с



высокими скоростными качествами (модель «1600» разгоняется с места до 100 км/ч за 10 секунд, «2000» — за 9,4 секунды, максимальная скорость — 180 и 190 км/ч). Машины оборудованы дисковыми тормозами всех колес с усилителем в приводе; усилителем снабжен и рулевой механизм.

Словом, машина, несмотря на солидный воз-

раст, не отстала от требований эпохи — и все же дни ее сочтены. Причина тому прозаическая: по мере обновления программы «Спайдер» оказался единственной заднеприводной моделью «Альфа-Ромео», не унифицированной с другими. Фирма перестала делать седан «Альфа-75» и не осталось другой машины, где использовались бы те же моторы, что на «Спайдере».

А значит, делать их, да и всю машину, становится нерентабельно. И вот уже мелькают на страницах журналов рисунки нового переднеприводного «Спайдера», появления которого ожидают на будущий год. Впрочем, кто-то ждет, а кто-то навсегда останется верен безыскусной красоте прежнего «Спайдера», родившегося еще в 1966-м.

В. АРКУША

Модель	Число и рабочий объем цилиндров, см ³	Диаметр цилиндра и ход поршня, мм	Мощность, л.с. при об/мин	Длина, мм	Масса, кг	Скорость, км/ч	Расход топлива, л/100 км	Годы выпуска
«Спайдер-1600-Дуатто»	4—1567	78x82	109/6000	4250	—	185	—	1966—1968
«Спайдер-1300-Юниор»	4—1290	74x75	103/6000	4250	—	210	—	1968—1972
«Спайдер-1300»	4—1290	74x75	87/5500	4120	990	170	12,5	1972—1979
«Спайдер-1600-Юниор»	4—1567	78x82	103/5500	4120	1030	185	13	1972—1982
«Спайдер-2000-Велоче»	4—1962	84x88,5	131/5500	4120	1040	196	13,5	1971—1982
«Спайдер-1600-Юниор»	4—1567	78x82	104/5500	4245	1020	180	7,7—12,5	1983—1989
«Спайдер-2000-Велоче»	4—1962	84x88,5	128/5300	4245	1040	190	9—14,3	1983—1989
«Спайдер 1,6»	4—1567	78x82	109/6000	4260	1070	180	7,6—12	1990—1991
«Спайдер 2,0»	4—1962	84x88,5	126/5800	4260	1110	190	6,6—10,5	с 1990

ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТОВ IMSA ПО КОЛЬЦЕВЫМ АВТОГОНКАМ В КЛАССЕ GT



Год	Этапы	1 место	2 место	3 место
GTU				
1971	6	Питер Грегг/Херли Хейвуд (USA), "Порше-914/6"		Харри Байтцек (USA)
1972	10	Херли Хейвуд (USA), "Порше-911S"	Боб Бизли (USA), "Порше-911S"	Майкл Кайзер (USA), "Порше-911S"
GTO				
1973	10	Питер Грегг (USA), "Порше-Каррера RSR"	Майкл Кайзер (USA), "Порше-Каррера RSR"	Херли Хейвуд (USA), "Порше-Каррера RSR"
1974	12	Питер Грегг (USA), "Порше-Каррера RSR"	Милт Минтер (USA), "Порше-Каррера RSR"	Майкл Кайзер (USA), "Порше-Каррера RSR"
1975	17	Питер Грегг (USA), "Порше-Каррера RSR"	Херли Хейвуд (USA), "Порше-Каррера RSR"	Ал Холберт (USA), "Порше-Каррера RSR"
AAGT				
1976	15	Ал Холберт (USA), "Шевроле-Монца"/"Порше-Каррера RSR"	Питер Грегг (USA), БМВ-3,0CSL	Джим Базби (USA), "Порше-Каррера RSR"
1977	15	Ал Холберт (USA), "Шевроле-Монца"	Херли Хейвуд (USA), "Порше-Каррера RSR"	Джордж Дайер (USA), "Порше-Каррера RSR/934"
GTX				
1978	14	Питер Грегг (USA), "Порше-935"	Билл Уиттингтон (USA), "Порше-935"	Джанпьеро Моретти (I), "Порше-935"
1979	15	Питер Грегг (USA), "Порше-935"	Чарльз Мендес (USA), "Порше-935"	Тед Филд (USA), "Порше-935"
1980	14	Джон Фитцпатрик (GB), "Порше-935"	Джон Пол-ст. (USA), "Порше-935"	Тед Филд (USA), "Порше-935"
GTP				
1981	16	Брайан Редман (GB), "Лола-Т600-Шевроле"/"Порше-935"	Джон Пол-мл. (USA), "Порше-935"	Джон Фитцпатрик (GB), "Порше-935"
1982	18	Джон Пол-мл. (USA), "Порше-935"/"Лола-Т600-Шевроле"	Тед Филд, "Лола-Т600-Шевроле"	Джон Пол-ст. (USA), "Порше-935"
1983	17	Ал Холберт (USA), "Марч-83G-Порше"	Боб Туллиус (USA), "Ягуар-ХJR5"	Джим Труман (USA), "Марч-83G-Порше"
1984	17	Ренди Ланье (USA), "Марч-83G-Шевроле"	Билл Уиттингтон (USA), "Марч-83G-Шевроле"	Дерек Белл (GB), "Порше-962"
1985	17	Ал Холберт (USA), "Порше-962"	Дерек Белл (GB), "Порше-962"	Херли Хейвуд (USA), "Ягуар-ХJR5"
1986	17	Ал Холберт (USA), "Порше-962"	Прайс Кобб (USA), "Порше-962"	Дерек Белл (GB), "Порше-962"
1987	16	Чип Робинсон (USA), "Порше-962"	Прайс Кобб (USA), "Порше-962"	Йохен Масс (D), "Порше-962"
1988	14	Джефф Брэбхэм (AUS), "Ниссан-GTP-ZX-T"	Джон Нильсен (DK), "Ягуар-ХJR9"	Прайс Кобб (USA), "Порше-962"
1989	15	Джефф Брэбхэм (AUS), "Ниссан-GTP-ZX-T"	Чип Робинсон (USA), "Ниссан-GTP-ZX-T"	Прайс Кобб (USA), "Ягуар-ХJR9/10"
1990	15	Джефф Брэбхэм (AUS), "Ниссан-GTP-ZX-T/NPT90"	Чип Робинсон (USA), "Ниссан-GTP-ZX-T/NPT90"	Дейви Джонс (USA), "Ягуар-ХJR10/12"
1991	14	Джефф Брэбхэм (AUS), "Ниссан-NPT90/91"	Чип Робинсон (USA), "Ниссан-NPT90/91"	Дейви Джонс (USA), "Ягуар-ХJR10/12/16"
1992	13	Хуан-Мануэль Фанхио II (RA), "Йгл-МКIII-Тойота"	Дейви Джонс (USA), "Ягуар-ХJR12D/14"	Джефф Брэбхэм (AUS), "Ниссан-NPT91/92"
Lights				
1985	17	Джим Даунинг (USA), "Арго-Мазда"	Джон Мафуччи (USA)	Келли Марш (USA)
1986	17	Джим Даунинг (USA), "Арго-Мазда"	Джим Ротбарт (USA)	Майкл Майер (USA)
1987	16	Джим Даунинг (USA), "Арго-Мазда"	Дон Белл (USA), "Понтиак-Фиеро GTP"	Чип Мид (USA)
1988	14	Том Хессерт (USA), "Тига-Бьюик"	Джим Даунинг (USA)	Дэвид Лоринг (USA)
1989	15	Скотт Шаботт (USA), "Спайс-SE88-Бьюик"	Чарльз Морган (USA)	Том Хассерт (USA)
1990	15	Томас Лопес (MEX), "Спайс-SE89-Бьюик"	Мартин Финотто (I), "Спайс-SE89CL-Феррари"	Руджеро Мелграти (I), "Спайс-SE89-Феррари"
1991	14	Паркер Джонстоун (USA), "Спайс-SE90CL-Акура"	Дэвид Теннисон (CDN), "Спайс-SE90CL-Феррари"	Джим Пейс (USA), "Кудзу-DG1-Бьюик"
1992	13	Паркер Джонстоун (USA), "Спайс-SE91CL-Акура"	Дэн Марвин (USA), "Спайс-SE91CL-Акура"	Фермин Велес (E), "Кудзу-DG2-Бьюик"

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

ФОРМУЛА 3000

III этап. По, Франция, 31 мая: 1. П. Лами (Р, «Рейнард-93D-Косворт»); 2. Д. Коултард (GB, «Рейнард-93D-Косворт»); 3. П. Стюарт (GB, «Рейнард-93D-Косворт»); 4. О. Берретта (I, «Рейнард-93D-Косворт»); 5. М. Папис (I, «Рейнард-93D-Косворт»); 6. В. Соспири (I, «Рейнард-93D-Джадд»).

ЧЕМПИОНАТ NASCAR

XI этап. Норт-Каролина, 30 мая: 1. Д. Эрнхардт; 2. Дж. Гордон; 3. Д. Джарретт; 4. К. Шрадер; 5. Э. Ирван (все — «Шевроле-Лумина»); 6. Б. Эллиотт («Форд-Тандерберд»).

ЧЕМПИОНАТ IMSA

V этап. Лайм-Рок, 31 мая. «Кэмел GT»: 1. Х.-М. Фанхио II (RA, «Игл Mk III Тойота»); 2. Пи Джей Джонс (USA, «Игл Mk III Тойота»); 3. Дж. Кохран (USA, «Гуннар-Порше»); 4. Дж. Пол-мл. (USA, «Гуннар-Порше»); 5. Д. Белл (GB, «Ниссан-NPTi 90-03»); 6. У. Тейлор (USA, «Спайс-Шевроле»).
«Кэмел GT Лайтс»: 1. Р. Джонстон — Д. Марвин (USA, «Спайс-Акура»); 2. Дж. Пейс — М. Шихан (USA, «Кудзу DG-2 Мазда»); 3. Дж. Джонс — Дж. Лапсевич (USA/CDN, «Альба-Форд»).
«Бриджстоун Суперкар»: 1. Х. Штук (A, «Порше-911 Турбо»); 2. Н. Хам (USA, «Порше-911 Турбо»); 3. М. Гальярдо (USA, «Понтиак»); 4. Х. Хейвуд (USA, «Порше-911 Турбо»); 5. Д. Банди (USA, «Лотос-Эспри X180R»); 6. Ш. Рой (USA, «Шевроле-Корветт LT1»).

РАЛЛИ

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

VIII этап. Мытищи, 29—30 мая. 1-я зачетная группа: 1. С. Исаченко — А. Малинин (Москва) — 24 очка; 2. А. Степанов — В. Холодков (Мытищи) — 12; 3. А. Головин — В. Гуляев (Вологда) — 9,96; 4. Д. Зорин — И. Беликов (Москва) — 9,24; 5. В. Трапезников — А. Прхолик (Туапсе) — 8,52; 6. С. Усынин — С. Лавров (Киров) — 8,04.
2-я зачетная группа: 1. С. Балдыков — А. Зиновьев (Ижевск) — 30; 2. В. Березовский — А. Горшков (С.-Петербург) — 20,76; 3. А. Жигунов — В. Стребков (Москва) — 17,64; 4. Н. Меркулов — В. Галимьянов (Екатеринбург) — 14,76; 5. С. Бусыгин — А. Кошницын (Киров) — 13,08; 6. Ю. Суриков — В. Елин (Саратов) — 14.
3-я зачетная группа: 1. С. Румянцев — Л. Лазарев — 12; 2. А. Лядухин — В. Родинов (все — Москва) — 10,08; 3. О. Авдянов — Г. Агарков (Сочи) — 8,64; 4. Ю. Маркин — В. Ермаков (Химки) — 7,44; 5. А. Пичугин — В. Рогачев — 6,36; 6. С. Кушнарев — В. Куропаткин (все — Москва) — 5,4.
4-я зачетная группа: 1. В. Ганин — С. Курников — 34,8; 2. А. Рапопорт — С. Егоров — 23,52; 3. А. Котенко — В. Польщиков (все — Москва) — 6,84; 4. С. Морозов — М. Васильев (С.-Петербург) — 5,4.
«Таллин Несте Ралли», Эстония, 14—15 мая: 1. И. Пухакка — К. Эерола (SF, «Мицубиси-Галант VR4»); 2. Э. Тумалавичюс — С. Дадвани (LT/R, «Лянча-Дельта HF»); 3. М. Тооме — А. Кайо (EW, «Тойота-Селика-Турбо 4WD»); 4. Я. Кюйтелехто — А. Капанен (SF, «Мицубиси-Галант VR4»); 5. А. Симашка — Н. Витоник (LT, «Ниссан-Санни GTi»); 6. Н. Больших — И. Больших (R, БМВ-М3).

АВТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

I этап. Лусада, Португалия, 4 апреля. Класс D2/3500 [легковые автомобили]: 1. В. Макаров (R, «Рено-21 Турбо»); 2. М. Морис (F, «Пежо 205»); 3. В. Шмид (CH, Форд-Сьерра-

Косворт»); 4. Л. Брезек (CS, «Шкода-Фаворит»); 5. А. Коэлхо (P, «Мазда-323-4WD»); 6. Р. Фолланд (D, «Ауди-Купе-S2»); 7. В. Джежелла (R, «Самара»); 9. А. Ерофеев (R, «Рено-21 Турбо»); 10. В. Бузланов (R, «Самара»). **Класс D3/3500 (багги):** 1. Ж.-П. Винсендо (F, «Пежо»); 2. Х. Раммель (A, «Порше»); 3. И. Арбулу (P, «Винегра»); 4. Я. Гошек (CS, «Татра»); 5. Ф. Тулле (F, «Пежо-605»); 6. Й. Верслус (B, «Лянча»).

II этап. Шлюхтерн, Германия, 18 апреля. Класс D2: 1. Фолланд; 2. Х. Мандель (D, «Субару»); 3. А. Кривобоков (R, «Самара»); 4. М. Морис; 5. Б. Шнее (D, «Фольксваген-Гольф-1,8E»); 6. Макаров; 7. Джежелла; 8. А. Миронов (R, «Алеко-4X4»); 10. Бузланов. **Класс D3:** 1. Л. Рибейро (P, «Порше»); 2. Винсендо; 3. Раммель; 4. О. Бюхль (D, «Порше»); 5. Гошек; 6. Верслус.

III этап. Грюндауталринг, Германия, 25 апреля. Класс D2: 1. Фолланд; 2. Мандель; 3. Ерофеев; 4. Бер (D, «Ауди-80»); 5. М. Морис; 6. М. Эгг (CH, «Форд-Сьерра-4X4»); 8. Б. Котелло (R, «Самара»); 10. Макаров; 11. Джежелла; 12. Кривобоков; 13. Миронов; 14. Бузланов... 16. А. Микрюков (R, «Тойота»). **Класс D3:** 1. Р. Бер (D, «Ауди»); 2. Рибейро; 3. Раммель; 4. В. Эбелер (D, «Хакфорт»); 5. Винсендо; 6. В. Балтиссер (CH, «Порше»).

IV этап. Морон, Франция, 9 мая. Класс D2: 1. Фолланд; 2. Ерофеев; 3. М. Морис; 4. Ф. Морис (F, «Пежо-205»); 5. Макаров... 9. Кривобоков. **Класс D3:** 1. Д. Вуазен (F, «Порше»); 2. И. Бартош (CS, «Порше»); 3. Рибейро; 4. Х. Опелаар (NL, «Порше»); 6. Верслус.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

I этап. Пермь, 13 июня. Класс D3/4 [СКА, 1200 см³]: 1. А. Данишевский (Н. Тагил); 2. В. Стрелков (Култаево); 3. А. Желунцын (Пермь); 4. С. Морозов (Ижевск); 5. В. Танасюк; 6. А. Ощепков (оба — Пермь). **D3/5 [СКА, 1300 см³]:** 1. Ф. Бадретдинов; 2. В. Николаев; 3. А. Чашин; 4. И. Мустафин (все — Наб. Челны); 5. Г. Ожиганов (Балаково); 6. А. Митрофанов (Пермь). **D3/6 [СКА, 3500 см³]:** 1. А. Шаров (Наб. Челны); 2. И. Крюков (Тольятти); 3. О. Хорушков (Верх. Пышма); 4. С. Садовников (Н. Тагил); 5. А. Хабаров (Екатеринбург); 6. А. Галин (Уфа). **D1/1 [легковые автомобили — 1600 см³]:** 1. Ю. Назаров; 2. Н. Коротенко; 3. И. Черноиванов (все — Тольятти); 4. В. Пушкарёв (Красноярск); 5. С. Кузнецов (Пермь); 6. С. Самсонов (Пенза). **D1/2 [3500 см³]:** 1. Котелло; 2. В. Джежелла; 2. В. Горшков (все — Тольятти); 4. А. Микрюков (Пермь); 5. Д. Ханжаров (Тольятти). **D1/3 [2500 см³]:** 1. С. Толстолуцкий; 2. В. Загайнов (оба — Н. Новгород); 3. Р. Юсуфкулов; 4. Н. Широков (оба — Пермь); 5. В. Мартынов (Арзамас); 6. А. Захаров (Пермь).

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

VI этап. Хоккенхайм, Германия, 13 июня. Класс 250 см³: 1. Д. Ромбони (I, «Хонда»); 2. Л. Капиросси (I, «Хонда»); 3. Х. Брэдль (D, «Хонда»); 4. М. Бьяджи (I, «Хонда»); 5. Л. Реджиани (I, «Априлия»); 6. Т. Харада (J, «Ямаха»). **Класс 125 см³:** 1. Д. Раудис (D, «Хонда»); 2. К. Саката (J, «Хонда»); 3. Т. Цуджимура (J, «Хонда»); 4. А. Саито (J, «Хонда»); 5. Р. Вальдманн (D, «Априлия»); 6. Э. Джанола (I, «Хонда»).

СУПЕРБАЙК

ЧЕМПИОНАТ МИРА

III этап. Альбасете, Испания, 30 мая. 1-й заезд: 1. К. Фогарти (GB, «Дукати»); 2. А. Слайт (NZ, «Кавасаки»); 3. П. Бонтемпи (I, «Кавасаки»); 4. Ф. Пировано (I, «Ямаха»); 5. Д. Амаатрайн (E, «Дукати»); 6. Х. Гаррига (E, «Дукати»). **2-й заезд:** 1. Фогарти; 2. С. Рассел (USA, «Кавасаки»); 3. Слайт; 4. С. Мертенс (B, «Дукати»); 5. Гаррига; 6. Бонтемпи.

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Класс 125 см³. V этап. Берхем, Нидерланды, 23 мая. 1-й заезд: 1. П. Трагтер (NL, «Хонда»); 2. Р. ван Рис (NL, «Кавасаки»); 3. Дж. ван ден Берк (NL, «Хонда»); 4. Д. Стрийбос (NL, «Хонда»); 5. Л. Гесберс (NL, «Сузуки»); 6. Барс (NL, «Хонда»). 2-й заезд: 1. Трагтер; 2. Стрийбос; 3. Дж. ван ден Берк; 4. П. Байер (D, «Сузуки»); 5. М. Пишон (F, «Хонда»); 6. И. Карлссон (S, «Сузуки»). 3-й заезд: 1. Р. ван Рис; 2. Трагтер; 3. Пишон; 4. И. Демария (F, «Сузуки»); 5. Гесберс; 6. Стрийбос.

Класс 250 см³. VII этап. Лаубус-Эш, Германия, 23 мая. 1-й заезд: 1. Б. Мур (USA, «Сузуки»); 2. Г. Альбертийн (ZA, «Хонда»); 3. Д. Шмит (USA, «Ямаха»); 4. Ф. Болли (F, «Ямаха»); 5. Б. Лайлз (USA, «Кавасаки»); 6. М. Бервоетс (B, «Кавасаки»). 2-й заезд: 1. Альбертийн; 2. К. Николл (GB, «Хонда»); 3. Р. Херринг (GB, «Хонда»); 4. Т. Паркер (USA, KTM); 5. С. Эвертс (B, «Сузуки»); 6. Т. Воланд (USA, «Сузуки»). 3-й заезд: 1. Альбертийн; 2. Паркер; 3. Николл; 4. Херринг; 5. Эвертс; 6. Воланд.

VIII этап. Ломмель, Бельгия, 13 июня, 1-й заезд: 1. Альбертийн; 2. Эвертс; 3. Бервоетс; 4. В. Дебит (B, «Сузуки»); 5. К. Свеебе (NL, «Хонда»); 6. Г.-Я. ван Доорн (NL, «Хонда»). 2-й заезд: 1. Альбертийн; 2. Бервоетс; 3. ван Доорн; 4. Э. Эвертсен (NL, «Кавасаки»); 5. Дебит; 6. Николл. 3-й заезд: 1. Эвертс; 2. Дебит; 3. Т. Фиссер (NL, «Кавасаки»); 4. Эвертсен; 5. Бервоетс; 6. П. Диркс (B, «Хонда»).

Открытый класс. IV этап. Сало, Финляндия, 23 мая. 1-й заезд: 1. Жаки Мартенс (B, «Хускварна»); 2. М. Ханссон (S, «Хонда»); 3. Г. Делепин (B, «Хонда»); 4. Д. Кинг (NZ, «Кавасаки»); 5. Д. Гекенс (B, KTM); 6. Дж. Уотли (GB, KTM). 2-й заезд: 1. Ханссон; 2. Жаки Мартенс; 3. Ж. Сметс (B, «Хусабберг»); 4. Гекенс; 5. И. Боонен (B, «Кавасаки»); 6. П. Вехконен (SF, «Хонда»). 3-й заезд: 1. Жаки Мартенс; 2. Сметс; 3. Боонен; 4. Ю. Нильссон (S, «Хонда»); 5. Ж. Мартенс (B, «Хонда»); 6. Вехконен.

МОТОЦИКЛЫ С КОЛЯСКОЙ

V этап. Бетеком, Бельгия, 16 мая. 1-й заезд: 1. Фюхрер/Ка-зер (CH, VMC «Кавасаки»); 2. Гоелтц/Стеттлер (D, VMC-«Забель»); 3. Маллоус/Питерс (GB, EML-KTM); 4. Бенс/Тоонен (NL, EML-«Забель»); 5. Фюссенеггер/Месбургер (A, EML-«Забель»); 6. Эйтридж/Брейс (GB, VMC-«Забель»). 2-й заезд: 1. Шмид/Йеле (D, EML-«Забель»); 2. Фюхрер; 3. Гоелтц; 4. Бенс; 5. Ленхерр/Вебер (CH, EML-KTM); 6. Фюссенеггер. 3-й заезд: 1. Гоелтц; 2. Шмид; 3. Лагемат/Вейль (NL, VMC-«Хонда»); 4. Фюхрер; 5. Фюссенеггер; 6. Ленхерр.

ЧЕМПИОНАТ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КОМАНД

Высшая лига. I этап. Реж, 6 июня. Класс 125 см³. 1-й заезд: 1. М. Лебедев; 2. А. Наумов (оба — «Мотор СиС», Челя-

бинск); 3. О. Гарин («УралАЗ», Миасс); 4. Д. Воженников («Облкемеровоуголь», Кемерово); 5. К. Кунаев; 6. К. Хаустов (оба — «Сатурн», Реж). 2-й заезд: 1. Лебедев; 2. О. Гарин; 3. Наумов; 4. Воженников; 5. Кунаев; 6. Хаустов. 3-й заезд: 1. Лебедев; 2. Гарин; 3. Воженников; 4. Кунаев; 5. С. Гарин; 6. В. Тонков (оба — «УралАЗ»). **Класс 250 см³. 1-й заезд:** 1. В. Дементьев («Шуя-кросс», Шуя); 2. А. Ледовской («Кировец-фонт», С.-Петербург); 3. Н. Чурин («УралАЗ»); 4. В. Губарев («Мотор СиС»); 5. Ю. Зырянов («УралАЗ»); 6. И. Питько («РТИ-Спорт», Балаково). 2-й заезд: 1. Дементьев; 2. Ледовской; 3. Губарев; 4. Питько; 5. В. Аверин («АО ЗиД», Ковров); 6. М. Самарский («Полимер», Чапаевск). 3-й заезд: 1. Дементьев; 2. Ледовской; 3. Губарев; 4. Питько; 5. К. Пульбери («РТИ-Спорт»); 6. В. Асланян («Сатурн»).

II этап. Копейск, 12 июня. Класс 125 см³. 1-й заезд: 1. Лебедев; 2. Наумов; 3. Воженников; 4. Кунаев; 5. Д. Денисов («АО ЗиД»); 6. В. Медведев («Гранит», Дальнегорск). 2-й заезд: 1. Лебедев; 2. О. Гарин; 3. Наумов; 4. Воженников; 5. Денисов; 6. Кунаев. 3-й заезд: 1. Лебедев; 2. Наумов; 3. Воженников; 4. О. Гарин; 5. Кунаев; 6. С. Кнутарев («Мотор — СиС»). **Класс 250 см³. 1-й заезд:** 1. Ледовской; 2. Чурин; 3. Зырянов; 4. В. Федоров («Кировец»); 5. Питько; 6. В. Быков («УралАЗ»). 2-й заезд: 1. Ледовской; 2. Чурин; 3. Федоров; 4. А. Сеницын («Мотор СиС»); 5. Дементьев; 6. Губарев. 3-й заезд: 1. Ледовской; 2. Губарев; 3. Чурин; 4. Аверин; 5. Пульбери; 6. С. Куземко («Кировец»).

III этап. Челябинск, 13 июня. Класс 125 см³. 1-й заезд: 1. Лебедев; 2. Наумов; 3. Воженников; 4. О. Гарин; 5. Денисов; 6. О. Чуканов («Авто-теза», Шуя). 2-й заезд: 1. Лебедев; 2. Наумов; 3. Воженников; 4. О. Гарин; 5. А. Лагута («Гранит»); 6. И. Царев («Надежда», Троицк). 3-й заезд: 1. Лебедев; 2. Наумов; 3. Воженников; 4. О. Гарин; 5. Чуканов; 6. Денисов. **Класс 250 см³. 1-й заезд:** 1. С. Колодкин («Кировец»); 2. Зырянов; 3. Аверин; 4. Федоров; 5. Пульбери; 6. Самарский. 2-й заезд: 1. Ледовской; 2. Колодкин; 3. Аверин; 4. Губарев; 5. Зырянов; 6. Питько. 3-й заезд: 1. Ледовской; 2. Колодкин; 3. Зырянов; 4. Сеницын; 5. Питько; 6. Пульбери.

Командный зачет. Положение после трех этапов: 1. «Мотор СиС», Челябинск — 1681 очко; 2. «УралАЗ», Миасс — 1620; 3. «Кировец-фонт», С.-Петербург — 1248; 4. «Авто-теза», Шуя — 1229; 5. «РТИ-спорт», Балаково — 1156; 6. «Облкемеровоуголь», Кемерово — 1126.

ТРИАЛ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

III этап. Геферс, Германия, 23 мая: 1. Ж. Таррес (E, «Гас-Гас»); 2. Д. Мильо (I, «Априлия»); 3. М. Коломер (E, «Бета»); 4. А. Бильбао (E, «Монтеса»); 5. Т. Нарита (J, «Бета»); 6. В. Камоцци (F, «Скорпа»).

IV этап. Непомук, Чехословакия, 30 мая: 1. Таррес; 2. Коломер; 3. Т. Ахвала (SF, Априлия); 4. А. Гарсия (E, «Гас-Гас»); 5. Камоцци; 6. Бильбао.

V этап. Стрышов, Польша, 6 июня: 1. Таррес; 2. Коломер; 3. Мильо; 4. Бильбао; 5. Ж. Понс (E, «Гас-Гас»).

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

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, 280025, г. Хмельницкий, ул. Котовского, 179, кв. 2. Грига Владимир.

Изготовление и восстановление деталей для двигателей иномарок. Капремонт двигателей иномарок. Тел. 095-444-39-15. Автоответчик.

Продам автомобиль «Тойота-Корона», 6 цилиндров, 150 л. с. 1989 года выпуска за 5000 американских долларов. Куплю новый кроссовый мотоцикл «Чезет-125-516». Украина, 326840, Херсонская обл., г. Новая Каховка, ул. Бунина, 36, кв. 60. Хорошлову Саше

Куплю материалы о ралли-рейде Париж-Дакар, Париж-Москва-Пекин и ралли Фараоны (книжки, статьи, плакаты, журналы, вырезки из газет и журналов), а также материалы о ралли Монте-Карло, Шведском, Португальском ралли, Сафари, Тур де Корс, Акрополис, Новая Зеландия, Аргентинском ралли, 1000 озер, Австралия, Сан-Ремо, Каталония Коста Брава, RAC-ралли. Особенно интересуют фотографии и статьи автомобилей-участников.

Куплю журналы «АМС-Автомотоспорт» за 1992 год (кроме первого номера) по цене от 80—100 руб. за номер. Вологодская обл., Череповецкий р-н, п. Суда, ул. Садовая, 3а, кв. 1. Шувалову А. С.

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

РИККАРДО ПАТРЕЗЕ

5459

Индекс 70320

