

ISSN 0868—5193

AMC

АВТОМОТОСПОРТ

11/1993
12/1993



Первый русский
автомобильный журнал

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

Издается с июня 1990 года
Выходит один раз в месяц

Главный редактор
С. Л. НЕЧАЮК

Редакционная коллегия:

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

Редакционный совет:

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

Зав. отделом оформления
Л. В. РАССКАЗОВА

Корректор
Е. П. ТОМЛЕНОВА

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

Сдано в производство 26.08.1993 г.
Подписано к печати 25.10.1993 г.
Формат 84x108x1/16. Offset.
Усл. печ. л. 6,72. Тираж 28000
Зак. 1367.
Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Министерства печати и информации
Российской Федерации.
142300, г. Чехов Московской обл.

На первой странице обложки:
Михаэль Шумахер.
На четвертой странице обложки:
двукратный чемпион Европы
по автокроссу Рольф Фалланд.
Фото В. Крюкова.



14

Хладнокровному
финцу
"аргентинское
танго" удалось
лучше, чем
темпераментным
итальянцам и
французам.



52

Главное —
не победа,
а участие. Этому
принципу следуют
в последние годы
наши мотогозники-
горевки.

27

Летом
"Волиебник"
Сенна утратил
последние шансы
вернуть себе
титул чемпиона.



48

Нодье
приключенный
русских
в Италии.



25

Творение Фрица
Фидлера стало
объектом
поражения
многих
конструкторов.



10

"Непопавший" Мик Дуэн
вновь на вершине
пьедестала.



57

Андрей Ледовской
сожалеет об
упущенном
времени.

В НОМЕРЕ:

- 6 М. Медведев. СЕМЬДЕСЯТ ЛЕТ — НЕ ВОЗРАСТ
- 10 О. Корнеева. КОРОЛЕВСКИЕ НЕОЖИДАННОСТИ, ИЛИ МОТОГОНКИ ПО ЗАВЕТАМ ДЮМА-ОТЦА
- 14 В. Иванов. СТАТИСТИКА ЗНАЕТ ВСЕ, КРОМЕ БУДУЩЕГО
- 18 ВОКРУГ КОЛЕС
- 20 А. Мельник. ГВАРДИЯ ОТСТУПАЕТ. ИЛИ СДАЕТСЯ?
- 25 Л. Шугуров. НАСЛЕДИЕ ФРИЦА ФИДЛЕРА

ФОРМУЛА 1

- 27 А. Мельник. КУРС ЛЕКЦИЙ "ПРОФЕССОРА" ПРОСТА
- 30 В. МАРАНЕЛЛО НОВЫЙ ДИРИЖЕР
- 34 СПЛОШНЫЕ НЕТ ГОСПОДИНА ЛИ
- 35 "ДОБРЫЙ ДЕНЬ, ВЕСЕЛАЯ МИНУТКА..."
- 36 1970
- 36 TROJAN, ALFA ROMEO

- 39 Л. Шугуров. СМЫСЛ БЫТИЯ
- 42 Б. Логинов. ЧЕРНЫЙ ФЛАГ НА ТРАССЕ "НЮРБУРГРИНГ"
- 44 С. Нечаюк. АКСАМО: ДЕВЯТЬ ЛЕТ СПУСТЯ
- 47 О. Корнеева. ГОРОД, КОТОРЫЙ НЕ ХОЧЕТ БЫТЬ В СТОРОНЕ
- 48 А. Мельник. СКАЗКИ ОБ ИТАЛИИ
- 50 О. Корнеева. КАРЬЕРНЫЕ СТРАСТИ
- 52 Б. Логинов. НЕ ДО ЖИРУ, БЫТЬ БЫ ЖИВУ
- 54 А. Воронцов. ВЕЧНАЯ МОЛОДОСТЬ "ОППОЗИТА"
- 56 ХОББИТАУН
- 57 Б. Логинов. АНДРЕЯ ЛЕДОВСКОЙ: "УЙДУ, КОГДА НАЧНУ ПРОИГРЫВАТЬ"
- 60 ВОКРУГ КОЛЕС
- 62 СТАТИСТИКА

Читайте в следующем номере:

Русский автогонщик
впервые на европейском
пьедестале



СЕМЬДЕСЯТ ЛЕТ — НЕ ВОЗРАСТ

Еще год назад, на финише предъюбилейного Ле-Мана, глядя на толпы восторженных болельщиков, на оптимистические плакаты, утверждавшие, что «Ле-Ман» жил, жив и будет жить, казалось, что бес, вселившийся в руководство ФИСА, будет изгнан. И не остановят свой стремительный бег по лучшим гоночным трассам мощные и стремительные прототипы, которые подарило миру знаменитое французское кольцо Сартэ. И чемпионат мира отметит в 1993 году свою сороковую годовщину.

Увы, вышло все по-иному. Нет на свете больше такого своеобразного и колоритного первенства. И все же чиновникам из Международной федерации оказалась не по зубам самая престижная гонка бывшего чемпионата, состязание, которое вполне может поспорить за неофициальный титул «гонки гонок» — «24 ЧАСА ЛЕ-МАНА». С божьей помощью и при деятельном участии «Автомобиль клуб Ль'Квэст» оно выстояло в очередной

раз. Трудно перечислить все, что пережила эта Великая Французская Гонка. Теперь вот она пережила целый чемпионат мира. Ну что ж! Ле-Ман и появился на свет без него и жил без него, без него справил и свой 70-летний юбилей.

Самое интересное — престиж 24-часового марафона несколько не упал после ликвидации чемпионата, а даже вырос. Об этом свидетельствует хотя бы количество стартовавших — почти полсотни против 28 в прошлом году. Правда, в основном, это следствие возвращения в Ле-Ман практически серийных, сверхмощных, суперспортивных и экстрадорогих легковых автомобилей класса GT, «Гран Туризмо».

Всего же на старт вышли машины четырех категорий. Первая из них — самая мощная и быстрая, но и самая малочисленная гоночная «порода» — спорт-прототипы, оставшиеся «Ле-Ману» в наследство от бывшего чемпионата мира. Они были представлены всего двумя командами — «Пежо» и «Той-

ота», по три автомобиля каждая. Конкуренцию двум автогигантам решила было составить «конюшня» со звучным и некогда знаменитым именем «Оллард». Но ее хозяин в последний момент, видимо, убоявшись богатых соперников, отказался от участия в гонке. Как и год назад владелец восставшего было из пепла BRM, он предпочел американский чемпионат IMSA.

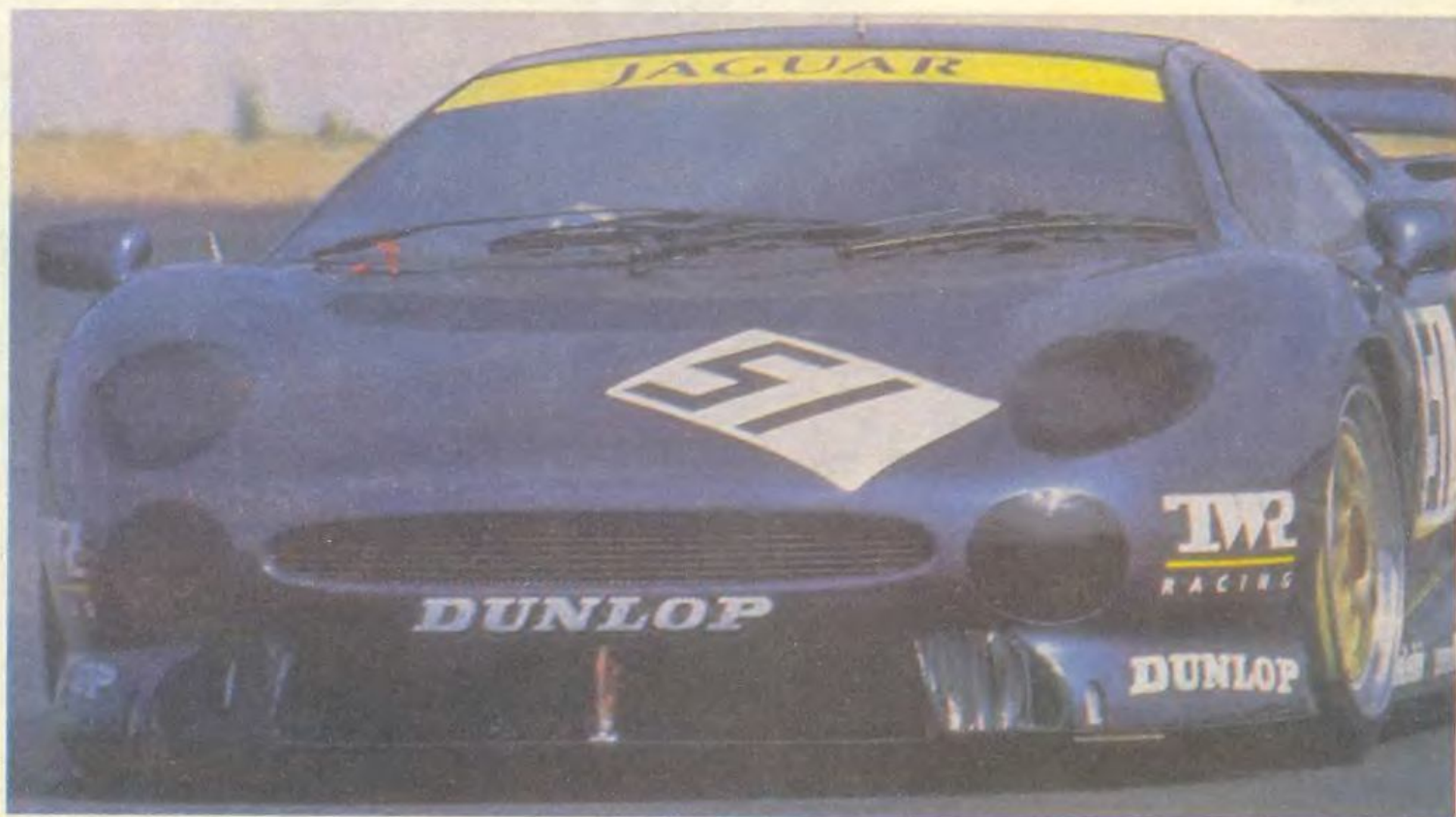
Вторая группа, так сказать «новое ретро», — прототипы группы C выпуска до 1990 года включительно. Большую их часть составляли турбонаддувные «Порше-962», чей расцвет в Ле-Мане пришелся на вторую половину 80-х годов.

Одноместные, открытые, навевающие воспоминания о другом, почившем в бозе чемпионате — североамериканском «Кан-Ам» — прототипы национальных чемпионатов «Про-Спорт» и «Пежо-Спайдер» попали в третью категорию.

И, наконец, последняя, четвертая категория. После длительного перерыва в Ле-

Ман вернулись автомобили «Гран Туризмо». Их появление как бы олицетворяло ожившую 70-летнюю историю «Великого Ле-Мана» — соревнования, в котором наряду с мощными командами ведущих заводов — «Бентли», «Бугатти», «Мерседес-Бенц», «Форд» — всегда принимали участие одинокие романтики и искатели приключений на купленных в магазине автомобилях самых экзотических марок. Вот и в этот раз на старт квалификационных заездов вышли бессмертные «Порше-911» и малоизвестные даже у себя дома, во Франции, «Вентури», почти легендарные и только каким-то чудом сохранившиеся «Порше-Каррера-RSR», знаменитые «жеребцы из Маранелло».

Эти «игрушки для спортсменов-миллионеров» приятно разнообразили стартовое поле Ле-Мана, но, конечно, не они были главными претендентами на победу. Основная борьба должна была развернуться между «Пежо» и «Тойотой». Помимо кровной, так сказать об-





27-летний Эрик Элери, его ровесник Кристоф Бюшу и 41-летний Джефф Брэбхэм впервые вписали свои имена в книгу победителей «Ле-Мана».



Фото «Пежо»

щеавтомобильной, и национальной японо-европейской вражды, у обеих команд были и свои, чисто личные причины страстно добиваться победы на Ле-Манской петле.

Для «Пежо» эта гонка вообще может стать последним выступлением в автоспорте мирового уровня. А раз так, уход этот должен быть красивым и впечатляющим. Свои мотивы и у «Тойоты». В последнем чемпионате спорт-прототипов и в «Ле-Мане-92» ее команда была наголову разбита «конюшней» Жана Тодта. Японцы уже готовились было взять реванш в следующем первенстве, но оно было отменено. Уйти побежденной? Нет! Лучше харакири. И «Тойота» решила учинить французам «Ватерлоо» на их собственной земле, в 24-часовом «Ле-Мане».

Кстати, японская команда одной из важнейших причин своего прошлогоднего поражения считала поставщика

шин «Гудьир», не справившегося со своими обязанностями. Поэтому «тойоты-TS010» переобулись в «Мишлен». «Как только мы сделали это, скорость машины стала сопоставима со скоростью «Пежо», автомобиль теперь лучше держит дорогу и ощущимо легче в управлении», — нахваливал французские шины известный спец по спорт-прототипам, автор «Тойоты-TS010», Тони Саутгейт. «Мы начали работу над новой машиной для чемпионата мира 1993 года, но из-за его отмены проект остановился», — продолжал он. — А для нынешнего «Ле-Мана» решили старую машину оборудовать монококом новой. По сути дела, из мастерской команды TOM'S во Францию приехали практически новые автомобили со старым названием — столько важных усовершенствований внесли в них конструкторы. Поэтому TS010 стал куда более серьезным соперником «Пежо», чем в прошлом году.

Но как бы ни был хорош автомобиль, к нему нужно подобрать опытный, отлично сыгранный экипаж из талантливых солистов-гонщиков. Тем более это важно в таких сложных состязаниях, как

24-часовой марафон в Ле-Мане. «Тойота» предпочла умудренных опытом ветеранов этой гонки, сдобрив их единственным дебютантом — чемпионом IMSA Хуаном-Мануэлем Фанхио II и агрессивным 26-летним британцем Эдди Эрвином, для которого это было второе выступление в Ле-Мане. Остальные же пилоты «Тойоты» изучили кольцо Сарта «с точностью до сантиметра». Энди Уоллас и победитель «Дайтоны-92» Тосио Сузуки вышли на старт Ле-Мана в шестой раз. Кенни Ачесон — седьмой; экс-пилот Ф1 Пьер-Анри Рафанель, победитель «Ле-Мана-88» Ян Ламмерс и Масанори Секия — восьмой, а Джефф Лис вообще девятый. Эта серьезная компания вполне могла впервые вписать имя «Тойоты» в списки покорителей Великой Французской Гонки.

Однако и в «Пежо Тальбо Спорт» не сидели сложа руки. Из девяти пилотов команды шестеро были гонщиками формулы 1. Причем среди них как представители Ф1 70-х годов — Жан-Пьер Жабуй, так и сегодняшних звезд «королевы автоспорта» — Тьерри Бутсен. Кроме

того, Жан Тодт ангажировал трех чемпионов мира в гонках на выносливость — Мауро Бальди, Тео Фаби и Яника Дальма, а также четырехкратного чемпиона IMSA Джеффа Брэбхэма. А чтобы привнести в эту звездную компанию национальный колорит, приглашение выступить в Ле-Мане получили победитель европейского кубка «Пежо-Спайдер» Эрик Элери и второй его призер Кристоф Бюшу.

Что же касается автомобиля, то, как и год назад, на старт вышел проверенный «Пежо-905-Эволюсьон 1». Правда, подвергшийся серьезным изменениям. Были применены коробка передач поперечного расположения, задняя подвеска и противобуксовочная система, позаимствованные у «Эволюсьон 2». Инженерам «Пежо» удалось снизить массу автомобиля и увеличить мощность двигателя. Но самое главное — новая трансмиссия была оборудована «дуркоустойчивой» системой, то есть практически полностью исключала возможность неправильного выбора передач, что на порядок повышало надежность мотора и коробки передач. К сло-

Наследник знаменитых «диких кошек» 50-х годов «Ягуар-XJ220C», победитель в категории GT.

ву, Тони Саутгейт считал отсутствие такой системы слабым местом своей «Тойоты».

А уж сколько было испытательных заездов у обеих «конюшен»! Только у «Пежо» 60 000 километров — это полтора раза вокруг земного шара! Словом, все предвещало нешуточную схватку за корону победителя юбилейного Ле-Мана.

Казалось, начнется она еще в квалификации. В первый же день лучшее время показал Филипп Алльо. Но потом, в попытке проехать еще быстрее, француз вылетел за пределы трассы в повороте «Порше» и вдребезги разбил машину. И мигом всякий интерес «Пежо» к квалификации испарился. Тем не менее никто ни в четверг, ни в пятницу не смог превзойти время Алльо, заработавшего «поул-позишн».

Сама же гонка — судя по переполненным трибунам и забитым до отказа кемпингам, вызвавшая громадный

зрительский интерес, — началась на редкость спокойно. Как бы соблюдая предстартовую субординацию, первые несколько кругов пилоты прошли согласно местам, занятым на старте. Но эта идиллия продолжалась недолго. Асы формулы 1 из «Пежо» и ветераны «Ле-Мана» из «Тойоты» постепенно наращивали темп, подстегивая друг друга. Ведущая шестерка заводских машин шла дружно, особо не растягиваясь, не пуская никого в отрыв. Все как будто ждали ошибок и неисправностей конкурентов. Первая из них, не столь серьезная, сколь досадная, произошла с Джеффом Брэбхэмом — неожиданно соскочили ремни безопасности. «Пежо» австралийца остановился в боксах, потеряв полторы минуты.

Следующая неприятность свалилась на японцев. «Тойоту» под номером 37 буквально залихорадило. В течение двух часов она едва ли

не после каждого круга появлялась в боксах. Механики, чертыхаясь, поменяли все, что только можно. Тщетно — спустя некоторое время первая из «тойот» сошла с дистанции гоночного марафона.

Сразу после этого настала очередь «Пежо». Лидер Алльо свернул в пит-лейн с дымящим мотором. Правда, проблема оказалась не такой уж страшной — вытекло лишь немного масла. Но устранение неисправности заняло более получаса, что отбросило второй экипаж «Пежо» на 15-ю позицию.

Но соперники французов радовались недолго. Когда дело близилось к ночи, суровую справедливость поговорки: «Все под Богом ходим» почувствовал племянник Хуана-Мануэля Фанхио. Он довольно быстро акклиматизировался в Ле-Мане и, догнав лидера Тео Фаби, стал настойчиво его атаковать. Как вдруг: «Я обошел «Лотос», притормозил, прошел пово-

рот и хотел уже прибавить, когда парень, которого я только что обошел, с силой вонзился в меня. Скорость этого сумасшедшего была вдвое выше той, на которой можно контролировать машину!» — сокрушался в боксах без пяти минут лидер.

Развязка наступила под утро. Ночью заметно прибавил державшийся до поры до времени в тени третий экипаж «Пежо». Воспользовавшись небольшими неполадками в машине Фаби, Брэбхэм, Элери и Бюшу захватили лидерство, чтобы уже никому его не уступить. А на «тойоты» словно напал мор. Постоянные заезды к механикам делали мечты японской команды — не о победе, о пьедестале — все более и более призрачными. Уповать японцам оставалось лишь на чудо.

Но его, к радости французов, не произошло, и экипаж «Пежо» под номером 3, благодаря своей мудрой тактике «не лезть на рожон

ПЕРВЫЙ БЛИН КОМОМ

Едва ли не главной сенсацией квалификационных заездов стал МиГ-М100. Нет, вышел он не из КБ Микояна и Гуревича, аббревиатура расшифровывается так — «Марианашвили и Грузия». Хотя по большому счету сделана была эта машина не в Закавказье, а на Апеннингах. Итальянский гонщик Фульвио Баллабио, экс-пилот Ф2, вознамерился создать супер-автомобиль с кузовом «а-ля» «Ламборгини». Нехватка финансов вынудила его продать проект в Грузию, компании «Тако», занимающейся сборкой реактивных истребителей.

Но экипажу в составе живущего в Швейцарии американца Пьера Хоннегера, итальянца Джампьеро Консонни и француза Филиппа Рено (сначала планировалось даже выступление самого Александра Марианашвили, одного из «отцов» грузинского проекта) так и не удалось выйти на старт. Проблемы с шасси и 3,5-литровым турбонаддувным двигателем «Мотори Модерни», заменившим 12-цилиндровый, V-образный «Ламборгини», не позволили сухопутному МиГу даже пройти квалификацию. Консонни показал лишь 50-е время, на минуту и девять секунд отстав от «Феррари» и «Порше», занявших соответственно 48 и 49 места, и на старт «грузинский» автомобиль не допустили.





Несмотря на солидную подготовку, и второе появление в Ле-Мане «Тойоты-TS010» закончилось безрезультатно.

лись «Пежо» и обожали «Ле-Ман». Настолько, что если бы кто-нибудь посмел заикнуться о том, что гонка этого года может стать последней, это было бы воспринято ими как богохульство.

Нет! «Ле-Ман» будет продолжаться: ведь для соревнований такого масштаба семьдесят лет — сущий пустяк, а порох в пороховницах все еще имеется, что и показала нынешняя гонка. Со всем другим делом, в каком виде и как будут проходить

следующие соревнования на кольце Сартэ. Доподлинно пока ничего не известно, вероятно, организаторы продолжат эксперимент с «Гран Туризмо». Поговаривают также о создании категории «GT-прототип» для специальных машин по примеру «силуэтов» 70-х годов. Возможно увеличение числа национальных прототипов — «Про-Спорт» и «Пежо-Спайдер», возможно и многое другое. Но уже сейчас ясно одно — разыгравшийся энтузиазм и фантазия гоночных чиновников не приведут «Ле-Ман» туда, где окончил свой путь чемпионат спорт-прототипов. А 24-часовая гонка — единственная в своем роде — благополучно встретит свое столетие.

М. МЕДВЕДЕВ

24 HEURES DU MANS

19—20 июня, 1 круг — 13600 м



					Круги:
1.	Э.Элери/К.Бюшю/Дж.Брэбхэм	F/F/AUS	Peugeot 905B-EV11	6	375 1
2.	Т.Бутсен/Я.Дальма/Т.Фабри	B/F/I	Peugeot 905B-EV17	3	-1 1
3.	Ф.Альбо/М.Бальди/Ж.-П.Жабуй	F/I/F	Peugeot 905B-EV12	1	-8 1
4.	Э.Эрвин/Т.Сузуки/М.Секия	GB/J/J	Toyota TS010	2	-11 1
5.	Р.Ратценбергер/М.Мартини/Н.Нагасака	A/I/J	Toyota 92CV	10	-12 2
6.	Ж.Фуше/Э.Эльг/С.Андскар	ZA/S/S	Toyota 92CV	12	-17 2
7.	О.Альтенбах/Ю.Опперман/Л.Кессель	D/D/CH	Porsche 962-155	9	-20 2
8.	Дж.Лис/Я.Ламмерс/Х.-М.Фанхио II	GB/NL/RA	Toyota TS010	4	-22 1
9.	Б.Воллек/А.Пескарولو/Р.Микснер	F/F/USA	Porsche 962C	8	-24 2
10.	Д.Белл/Д.Робер/П.Фабри	GB/F/F	Courage C30LM	11	-28 2
11.	П.Ивер/Ж.-Л.Риччи/Ж.-Ф.Ивон	F	Courage C30LM	13	-32 2
12.	Ю.Лазиг/Д.Лаваджи/У.Тейлор	D/I/ZA	Porsche 962C-K6	15	-47 2
13.	Э.Эванс/Т.Салдана/Ф.Миро	USA/E/F	Porsche 962C-K6	16	-59 2
14.	Д.Морен/Д.Карде/А.Штурм	F	Porsche 962C-001	20	-67 2
15.	Д.Нильсен/Д.Брэбхэм/Д.Култард	DK/AUS/GB	Jaguar XJ220C	22	-69 4
16.	Д.Гуйе/Ю.Барт/Д.Дюпюи	F/D/F	Porsche Carrera RSR	29	-71 4
17.	Х.Пареха/Дж.Леконт/П.де Туази	E/F/F	Porsche Carrera RSR	33	-74 4
18.	У.Рихтер/Д.Эбелинг/К.-Х.Влазик	D	Porsche Carrera RSR	40	-76 4
19.	К.Хальди/О.Хальбертсверд/Ш.Маргерон	CH/CH/F	Porsche Carrera RSR	34	-76 4
20.	Ф.Конрад/Д.Харада/А.Херманн	D/J/BR	Porsche Carrera RSR	42	-82 4
25.	П.Гонен/Б.Санталь/А.Ламуиль	F	WR LM-Peugeot 93	17	-107 3

Сошли:	Место	Категория:
Круг:	на старте:	
282 М.Рейтер/Ф.Елински/Д.Винтер	D Porsche 962C-014	7 мотор 2
212 П.-А.Рафанель/Э.Уоллас/А.Ачесон	F/GB/GB Toyota TS010	5 КП 1
210 Ж.Лафит/К.Дешаван/М.Мейзуев	F Venturi 500LM	27 мотор 4
176 П.Бельмондо/Д.Кохран/А.Фукс	F/USA/D Jaguar XJ 220C	24 мотор 4
79 Х.-Й.Штук/В.Рерль/Х.Хейвуд	D/D/USA Porsche Turbo S LM	21 авария 4

Средняя скорость победителя: 213,358 км/ч. Результат победителей: 5 100 км. Лучший круг: Эрвин (Toyota TS010) 3:30,48 (232,011 км/ч).

Пилоты указаны в том порядке, в каком они садились за руль. Подчеркнуты фамилии гонщиков, участвовавших в квалификации.

В юбилейном "Ле-Мане" приняли участие пять шинных фирм: "Мишлен", "Данлоп", "Пирелли", "Йокогама" и "Гудир". На сей раз победу праздновал "Мишлен", в чьи покрышки были обуты первые четыре автомобиля в абсолютном зачете, а также победитель категории 3.

"Это великий день для нашей семьи!" — сказал после финиша Джефф Брэбхэм. Знаменитая гоночная фамилия Брэбхэмов благодаря Джеффу наконец-то завоевала доселе недоступный титул триумфатора "Ле-Мана", а Дэвид к тому же первенствовал в классе GT.

Колпаки, закрывавшие колесные ниши "Тойоты-TS010" в прошлом году для улучшения аэродинамики, в этом исчезли с японских машин. Тони Саутгейт прокомментировал это так: "Все дело в новых правилах, согласно которым механики в боксах не могут заменять колеса или протирать лобовое стекло во время дозаправки автомобиля. А демонтаж одного колпака при замене резины отнимает дополнительные 10 секунд, раньше это не имело большого значения, но теперь наоборот".

Пятнадцать лет на кольце Сартэ не появлялись "жеребцы из Маранелло". Не удалось им стартовать и на этот раз. В субботу, во время прогревочного круга, попал в аварию "Феррари-348LM", единственный автомобиль знаменитой итальянской марки, на счету которой 7 побед в Ле-Мане.

Победа "Пежо" вывела французов на второе место в списке автомобилей-триумфаторов "Ле-Мана". На счету французских машин теперь 14 первых мест. У немецких и итальянских марок — по 13. А впереди британцы — их автомобили выигрывали на кольце Сартэ 17 раз.

Из 48 экипажей до финиша через сутки добрались лишь чуть больше половины — 25. Но это далеко не рекорд: в 1931 году из 26 стартовавших клетчатый флаг увидели только шесть водителей.



«Не судите опрометчиво», — говорят Евангелие и господин кардинал», — эта фраза Александра Дюма как нельзя лучше подходит к ситуации, сложившейся в чемпионате мира в классе 500 см³. Казалось, больше половины этапов уже позади, и основные претенденты на почетный титул определились. Однако, как это часто бывает, стоит ситуации немного проясниться, как начинается полнейшая неразбериха.

Кевин Швантц из Техаса, лидер чемпионата, после Гран-при Европы в Барселоне опережал калифорнийца Уэйна Рэйни, своего основного соперника, почти на два десятка очков. И на девятом этапе в Муджелло Швантц, очевидно, собирался повторить свой прошлогодний успех. Не тут-то было.

Со старта Гран-при Сан-Марино, проходившего на этой итальянской трассе, вперед умчались Майкл Дуэн и рванувшийся из второго ряда, словно ракета, Рэйни. Нескоро удалось техасцу догнать красно-белую «мал-

КОРОЛЕВСКИЕ НЕОЖИДАННОСТИ,

*или мотогонки
по заветам
Дюма — отца*

боровскую» «Ямаху», обойти ее и увязаться за Дуэном. А на седьмом круге лидировавший австралиец едва не вылетел из седла: «Я ошибся с передачей и выходил из поворота на третьей вместо второй. Так что заднее колесо едва не соскользнуло с трассы». Однако Швантцу недолго пришлось наслаждаться ролью лидера. Чудом

сумевший сохранить контроль над мотоциклом Дуэн догнал его и обошел. А на последнем круге Кевин едва все не потерял. «Мотоцикл внезапно сильно и очень неприятно затрясся, и я предпочел до предела снизить скорость, пока не случилось худшее», — говорил после финиша 34-летний гонщик, казалось бы, еще более

упрочивший свое лидерство в чемпионате.

Между тем Рэйни вновь жаловался на свою «Ямаху»: «Мы бьемся целый год и все без толку. Вот и в нынешний уик-энд вся команда вкалывала как проклятая, я сделал все, что можно, а результат — лишь третье место. Однако вспомним: ведь и год назад Уэйн все так же жаловался на «матчасть», что не помешало ему тем не менее стать чемпионом мира. Так что вряд ли Швантцу стоило слишком уж обольщаться 23 очками, отделявшими его от лукавого калифорнийца, как и целой пропастью в семь десятков очков, на которые отставал от Кевина Мик Дуэн.

Австралиец направо и налево заявлял, что вряд ли успеет набрать нужное для побед количество очков. Но от этого он не стал менее опасен. Наоборот — оправившийся наконец от травм 28-летний гонщик набрал отличную форму. К тому же на него не давит груз ответственности — ведь Мик сам

● В субботу вечером, накануне Гран-при Испании в Барселоне, редактор испанского «Соло Мото» вручил Майклу Дуэну награду — «Лучшему мотогонщику 1992 года». Читатели журнала отдали предпочтение австралийцу перед чемпионом мира Уэйном Рэйни, знаменитым Эдди Лоусоном и даже соотечественником Алексом Кривиллем.

● Расстроенный таинственной остановкой мотора на предпоследнем круге в Муджелло Алекс Кривилль потребовал объяснений от инженеров команды «Малборо Понс Хонда». Обогнав Ито, испанец готов был схватиться с Рэйни, когда мотор его мотоцикла вдруг заглох.

● Дуэн недолюбливает трассу в Донингтон-Парке:

за четыре предыдущих сезона в чемпионате мира он ездил там лишь дважды.

● Наоборот, Швантц очень тепло относится к английскому кольцу. С него начиналась европейская карьера Кевина — на четырехтактном «Сузуки» в серии «Трансатлантик Трофи» — здесь же техасец трижды выигрывал британский Гран-при.

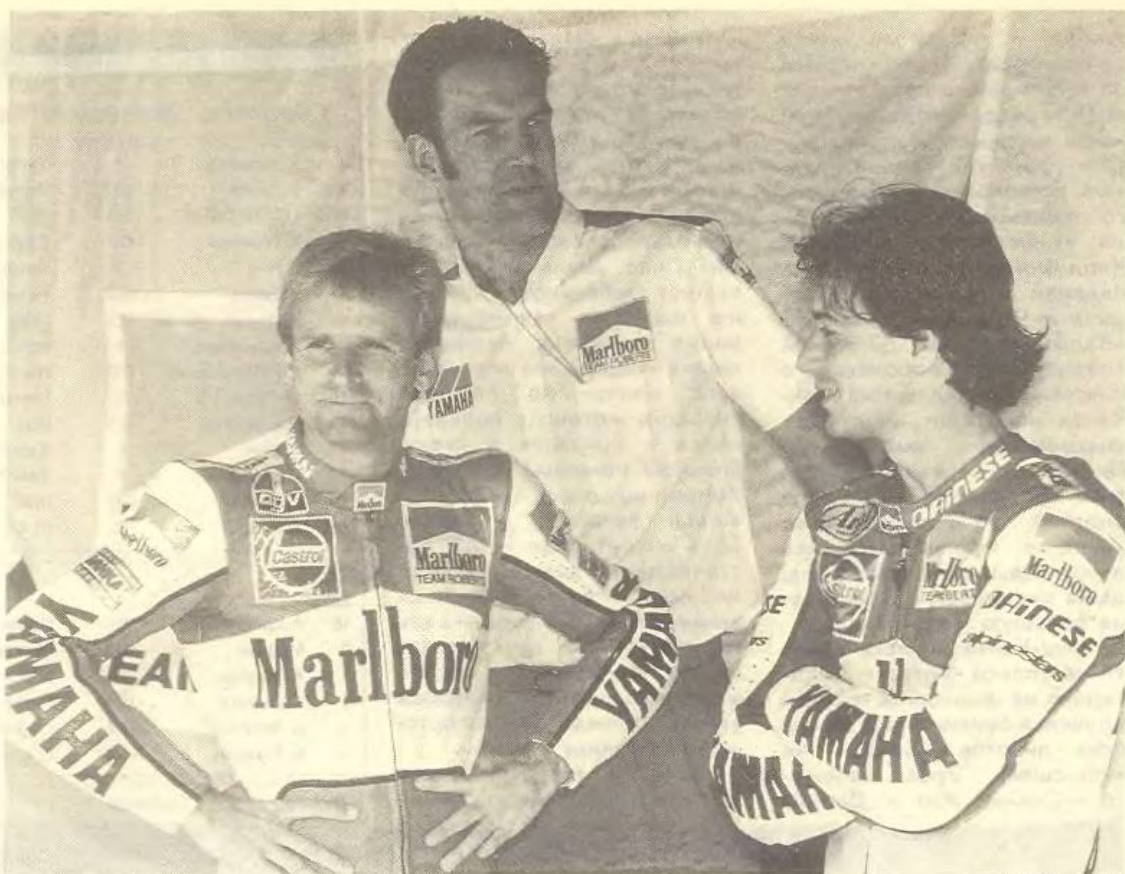
● Есть причины тепло вспоминать о Донингтоне и у трехкратного чемпиона мира. В 1988 году Рэйни выиграл на этой трассе свой первый Гран-при.

● Еще один пилот, побеждавший в Донингтоне трижды, — Лука Кадалора. Правда, все эти победы были одержаны в классе 250 см³.

заявил, что не намерен бороться за корону.

Мало того, что в Муджелло Дуэна подстегивало желание взять реванш не только у соперников, но и у судьбы, так еще и команда обеспечила гонщика машиной, снабженной усовершенствованным двигателем и электронным управлением подачи горючей смеси, впервые появившейся на мотоциклах «королевского класса». Новинка сразу же дала себя знать: уже в квалификационных заездах Дуэн не только выиграл «поул-позишн», но и установил новый рекорд круга. Победа в Муджелло необычайно воодушевила Майкла, который доказал себе и другим, что снова может выигрывать. И на следующий этап, Большой приз Великобритании, он отправился с твердой решимостью довести счет своих побед в Гран-при до одиннадцати.

Но гонка в Донингтон-Парке буквально все поставила с ног на голову. В центре внимания оказались пилоты «Малборо Тим Робертс». Рэйни, которому «Ямаха» наконец предоставила новейшую раму, заменившую «позаимствованную» у «РОС-Ямахи», неожиданно упал в тренировке, здорово ушиб руки, и его выступление в гонке вообще оказалось под вопросом. Зато Лука Кадалора, получивший французскую раму «в наследство» от Уэйна, занял на старте сенсационное второе



место. Но главные неожиданности были еще впереди.

Едва началась гонка, как выбыли из борьбы трое фаворитов — Александр Барруш вновь не совладал со своим темпераментом и «убрал» с трассы не только соперника из «Ротманс-Хонды» — Майкла Дуэна, но и своего товарища по команде Кевина Шванца. А лидером стал не кто иной как Рэйни.

Конечно, ему некогда было вспоминать цитаты из Дюма, но одно американец представлял себе совершенно четко — теперь, когда Шванц упал, если он победит, то станет лидером чемпионата. И Уэйн, превозмогая боль в травмированных руках, отчаянно мчался вперед.

До финиша оставалось совсем немного, и несчастный Шванц у экрана монитора в боксах бессильно наблюдал, как неотвратимо истекает его еще час назад казавшееся таким бесспорным лидерство. Как вдруг у тещаса появился новый союзник. И где — в стане врага!

Очевидно, боль стала совсем невыносимой, и Рэйни заметно сбросил скорость. Воспользовавшись этим, его нагнал и стал настойчиво атаковать товарищ по команде Кадалора. 30-летнего итальянца совсем уже было сбросили со счетов, тем более сам Лука перед сезоном и в ходе его неоднократно заявлял, что этот год уйдет у него на акклиматизацию в «королевском» классе, на учебу у старожилов «пятисоток». Так оно и было: дела Кадалоры в ходе сезона шли ни шатко ни валко, и вскоре все напрочь забыли, что симпатичный итальянец из Модены — ни много ни мало

Уэйн Рэйни и Лука Кадалора. Кто знает, не лишил ли итальянец своего товарища четвертого чемпионского титула?

трехкратный чемпион мира в классах 125 и 250 см³.

Очевидно, подзабыл это и сам менеджер «конюшни» Кенни Робертс. Иначе обязательно сказал бы пару слов перед стартом о командной тактике — ведь «Малборо Тим Робертс» как никак борется за мировую корону. У самого же Кадалоры ни смирения, ни в какой-то мере такта не хватило. На предпоследнем круге он обошел своего товарища, у которого в глазах темнело от боли, и финишировал первым.

«Гонщику нельзя упускать такой шанс», говорил Лука после победы. — Не каждый день ты выигрываешь Гран-при. Я видел, что Кевин упал, я знал, что у Уэйна проблемы. А никакого приказа перед стартом я не получал. Все это дало мне возможность выиграть».

Первый Гран-при в классе 500 и 27-й, завоеванный Кадалорой за десять сезонов участия в чемпионате мира, стали главной сенсацией английского этапа. Но зрителей в Донингтон-Парке привело в восторг не это, а то, что

9 этап

Гран-при Сан-Марино

18 июля, Муджелло, 23 круга, 120,635 км

1.	М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	1	44.02,712
2.	К.Шванц	USA	Suzuki RGV-Г	3	—9,953
3.	У.Рэйни	USA	Yamaha YZR500	5	—31,701
4.	С.Ито	J	Honda NSR500	4	—35,893
5.	Л.Кадалора	I	Yamaha YZR500	10	—46,598
6.	Д.Битти	AUS	Honda NSR500	8	—57,000
7.	А.Барруш	BR	Suzuki RGV-Г	2	—1.18,568
8.	Н.Мак-Кензи	GB	ROC Yamaha	12	—1.27,893
9.	М.Младин	AUS	Cagiva C593	11	—1.35,630
10.	Х.Кюн	F	Yamaha YZR500	23	—1.43,928
11.	Б.Гарсия	F	Yamaha YZR500	21	—1 кр.
12.	Р.Коллеони	I	ROC Yamaha	13	—1 кр.
13.	Дж.Мак-Уильямс	GB	Yamaha YZR500	20	—1 кр.
14.	С.Давид	CH	ROC Yamaha	26	—1 кр.
15.	Л.Педерчини	I	ROC Yamaha	22	—1 кр.

Сошли:	Место	причина:
круг:	на старте:	
22 А.Кривиль	E Honda NSR500	6 мотор
— Д.Чандлер	USA Cagiva C593	7 нс

Лучший круг: Дуэн — 1.53,65 (166,142 км/ч).

третье и четвертое места заняли британцы — впервые за много-много лет. Причем, если трехкратный чемпион мира в гонках «Турист Трофи» (формула 1) и победитель прошлогоднего мирового первенства в соревнованиях на выносливость 27-летний Карл Фогарти получил после падений в тренировке Младина и Чандлера заводскую «Кадживу», то 32-летний «чернорабочий королевского класса» шотландец Нил Мак-Кензи не входит ни в одну фирменную «конюшню». Правда, семь сезонов в «пятисотках» он занимал с четвертого по одиннадцатое место в чемпионате мира и однажды, три года назад, даже лидировал в Донингтоне большую часть гонки.

Мак-Кензи удалось обойти не только Фогарти, у которого на финишной прямой кончился бензин, но и заводских пилотов «Хонды» из «конюшни» Эрва Канемото — Синичи Ито и Дарила Битти.

В нынешнем сезоне Алекс Кривиль выступает не так ярко, как год назад.

Перед началом сезона шансы обоих котировались достаточно высоко. Особенно австралийца. Но, очевидно, авансы, щедро раздаваемые ему и журналистами, и земляком и товарищем по команде Дуэном, оказались несколько преждевременными. Пока Дарилу явно не хватает стабильности. К тому же один из квалификационных заездов в Муджелло лишил спортсмена его «боевого коня» — на большой скорости мотоцикл перевернулся и врезался в стену. Гонщику команды «Ротманс-Хонда» пришлось воспользоваться запасной машиной. Быть может, еще и это обстоятельство дважды подряд не давало Битти подняться выше шестого места — ведь не существует двух совершенно одинаковых машин, и должно пройти некоторое время, прежде чем спортсмен привыкнет к новой.

Больное же место его коллеги по команде Синичи Ито — недостаток опыта. В распоряжении Ито находится едва ли не самая быстрая машина чемпионата. И хотя кольцо в Донингтоне, как и другие европейские

10 этап

Гран-при Великобритании

1 августа, Донингтон Парк, 30 кругов, 120,69 км

1.	Л.Кадалора	I	Yamaha YZR500	2	47,45,630
2.	У.Рэйни	USA	Yamaha YZR500	8	—3,312
3.	Н.Мак-Кензи	GB	ROC Yamaha	9	—21,898
4.	К.Фогарти	GB	Cagiva C593	5	—22,238
5.	С.Ито	J	Honda NSR500	7	—36,151
6.	Д.Битти	AUS	Honda NSR500	10	—36,394
7.	Х.Лопес Мелла	E	ROC Yamaha	11	—1,06,585
8.	Р.Коллеони	I	ROC Yamaha		—1,10,731
9.	Дж.Рейнольдс	GB	Harris Yamaha SLS500		—1,16,010
10.	М.Рудрофф	D	Harris Yamaha SLS500	12	—1,21,152
11.	Дж.Хейдон	GB	ROC Yamaha		—1,24,715
12.	Х.Кюн	F	Yamaha YZR500		—1,33,544
13.	Б.Гарсиа	F	Yamaha YZR500		—1,34,372
14.	Р.Хазлам	GB	ROC Yamaha		—1,34,590
15.	Л.Наво	B	ROC Yamaha		—1 кр.

Сошли:			Место	причина:
круг:			на старте:	
18	А.Кривилья	E	Honda NSR500	6 авария
0	М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	3 авария
0	А.Барруш	BR	Suzuki RGV-Г	4 авария
0	К.Швантц	USA	Suzuki RGV-Г	1 авария
—	Д.Чандлер	USA	Cagiva C593	— нс
—	М.Младин	AUS	Cagiva C593	— нс

Лучший круг: Кадалора — 1,34,716 (152,908 км/ч).

Личный зачет: 1. Швантц — 192 очка; 2. Рэйни — 189; 3. Битти — 126; 4. Дуэн — 120; 5. Ито — 92; 6. Кадалора — 84; 7. Мак-Кензи — 80; 8. Кривиль — 77; 9. Барруш — 63; 10. Чандлер — 59.
Командный: 1. Yamaha — 194; 2. Suzuki — 192; 3. Honda — 186; 4. Cagiva — 86; 5. ROC Yamaha — 83; 6. Harris Yamaha — 35.



трассы, для 26-летнего японца внове, поначалу он считал что удержится в группе лидеров. Однако несколько «слепых» поворотов отбросили Ито с третьей на пятую позицию.

Итак, после десяти этапов, положение в чемпионате не только не прояснилось, но и, как положено в конце, скажем, второго тома «Виконта де Бражелона», запуталось так, что и самому Дюма не снилось.

О. КОРНЕЕВА

● Если Кевин Шванц и упустит титул чемпиона мира в этом сезоне, компании «Сузуки» и «Ямаха» сочли его достаточно перспективным гонщиком, чтобы подписать контракт на следующие два года.

● В перерыве между этапами чемпионата мира в Муджелло и Донингтон-Парке гонщики команды «Ротманс-Хонда» Майкл Дуэн и Дарил Битти в паре успели выступить в восьмичасовой гонке на автодроме «Сузука», которая состоялась в Японии 24 июля. Австралийский дуэт был фаворитом гонки, но из-за возникших у Дуэна проблем с горючим занял лишь четвертое место.

● В последнем квалификационном заезде в Муджелло серьезную аварию потерпел Даг Чандлер. 28-летний американец надеялся выступить в Донингтоне, но врачи запретили ему выходить на старт.

● В четверг, накануне первых тренировок Гран-при Сан-Марино, «Тим Пилери Хонда» организовала футбольный матч. Со счетом 3:2 победителем вышла команда мотозвезд, в которую входили Макс Биаджи и Дарил Битти.

● Майкл Дуэн одержал первую победу с июня прошлого года.

● Рэйни и Кадалора в последних гонках довольны новыми шинами «Данлоп»: «Они начинают немножечко скользить в самом конце заезда, но зато сильно прибавляют нам скорость».





СТАТИСТИКА ЗНАЕТ ВСЕ, КРОМЕ БУДУЩЕГО



Считается, что статистика, особенно спортивная, знает все. И действительно, подсчитать можно практически что угодно: количество побед, стартов, очков, титулов и тому подобное. Но, несмотря на все достоинства статистики, главным ее минусом является полное отсутствие информации о будущем. Впрочем, точным знанием грядущего похвастаться не может никто. Хорошо ли плохо — судить не берусь, но говорит это прежде всего о том, что никакие заслуги и титулы не гарантируют следующих побед.

Так происходит и в нынешнем первенстве мира по ралли. «Царствующий» чемпион Карлос Сайнс еще не

сдал своих полномочий, но уже вычеркнут из числа фаворитов, и наоборот, за плечами Франсуа Делекура до начала нынешнего года не было ни одной победы, а ныне он — одно из главных действующих лиц. Причудливо тасуются карты в колоде. Практически каждый этап преподносит сюрпризы. Не успели все привыкнуть к победам новейшего «Форд-Эскорта», как вдруг острейшую конкуренцию ему составили не только обычно сильные «тойоты», но и прежде не блиставшие «субару». Лишь некогда непобедимая «Лянча» вынуждена взирать на борьбу соперников как бы со стороны — после расформиро-

вания в конце прошлого года заводской «Мартини-Лянча» даже Сайнс не может бороться за победу на машинах, подготовленных «кошней» «Джолли Клуб».

Лишним подтверждением этому стало Аргентинское ралли. Это был лишь второй этап чемпионата, проходивший вне Европы. И хотя в прежние годы многие «гранды» не очень-то любили отправляться за тридевять земель, на этот раз на старт в Кордобе вышли сразу три фаворита: «Тойота», «Форд» и «Лянча-Джолли Клуб».

Причина проста — к экватору чемпионата команды подошли с удивительно равными результатами. Двое

лидеров — «Тойота» и «Форд» — имели по три победы и одному второму месту, а трио их преследователей — «Лянча», «Мицубиси» и «Субару» еще не потеряли шансов даже на общую победу. Здесь-то и вступил в действие хитрый регламент нынешнего чемпионата, по которому команды имеют право стартовать лишь в десяти этапах, из коих восемь лучших идут в зачет. К тому же всего семь раз можно стартовать в Европе, и получается, что «Форд» мог появиться в Старом Свете три раза, в то время как «Тойота» — четырежды. Поэтому и пришлось «Форду», который поначалу не собирался в гости к гаучос, как называют местных ковбоев, командировать туда трехкратного победителя Аргентинского ралли итальянца Массимо Биазона. Как вы понимаете, «Форду» просто необходимо было контролировать выступление своего главного конкурента — «Тойоты».

А последняя, кстати, столкнулась с некоторой психологической проблемой — после победы в «Сафари» любой успех становился юбилейным тридцатым триумфом японских автомобилей в мировом чемпионате, но к Аргентине целых два этапа «Тойота» не могла выиграть. К тому же в Аргентине лидер команды Юха Канккунен остался без своего постоянного штурмана Юхи Пииронена. У того внезапно случилось кровоизлияние в мозг, и финн был срочно госпитализирован. Можете себе представить, насколько важен штурман для гонщика. По сути — это глаза пилота. А Канккунен за неделю до старта даже не знал, кто будет у него навигатором.

Несмотря на все это, трехкратный чемпион мира вместе со спешно выписанным из Лондона опытным Никки Гристом к концу первого дня состязаний уверенно лидировал и опережал ближайшего преследователя — Массимо Биазона — не целых 37 секунд. К этому моменту уже выбыл Сайнс: едва отработав первый спецучасток, мотор его «Лянчи» испустил дух (это уже третий подобный случай в сезоне), и чемпион мира отправился паковать чемоданы.

Что же касается товарища Канккунена по команде «Тойота» Дидье Ориоля, от-



мечавшего в Аргентине свой юбилейный 50-й старт в раллийных Гран-при, то вначале француз совсем немного уступал своему титулованному коллеге, однако вскоре, на четвертом СУ, у него пропала третья, затем — четвертая передача, а на пятом спецучастке Ориоль лишился еще и пятой ступени. Оставшиеся до конца дня

три невероятно длинных для него допа Дидье вынужден был тащиться на одной второй передаче. Сказалось еще одно новое правило, разрешающее менять коробку передач только в конце дня. И к вечеру француз отставал от соперников уже более чем на шесть минут.

Всю ночь механики мучились с машиной Ориоля

и успели-таки вовремя выкатить ее на старт второго дня соревнований. Увы... Оказалось, что проблемы с коробкой были не единственной болезнью его «Тойоты». Почти сразу стало барахлить сцепление. А справившись, наконец, и с этой бедой, Ориоль обнаружил, что отстал от Канккунена уже на 16 минут.

Между тем «летающий финн» и во второй день продолжал наращивать свое преимущество. Особенно показателен был спецучасток, неожиданно укутанный густым утренним туманом и ставший из-за этого необычайно опасным. Канккунен был здесь пилотом, не побоявшимся выжать все сто процентов из своей машины. Практически вслепую, руководимый новым штурманом, он мчался так, будто светило солнце и были видны мельчайшие камешки. Последовать примеру Юхи никто больше не рискнул, и только на одном этом допе поистине «летающий финн» смог увеличить свой отрыв на 31 секунду, доведя его до минуты с лишним.

По сути, судьба первого места была решена. На тре-

Еще год назад Сайнс и Ориоль были единственными претендентами на мировой раллийный престол. Ныне, после не слишком удачной для обоих рокировки «Лянча» — «Тойота» им осталось лишь горевать о неиспользованных возможностях.

тий день на землю окончательно лег туман и не позволил никому посягнуть на позицию лидера. Впервые Юха стал победителем Аргентинского ралли и не только вписал в список своих успехов новую строку, но и довел общее число выигранных этапов до семнадцати. Одновременно эта победа стала тридцатой для команды «Тойота».

После столь эффектного триумфа «Тойоты» в Аргентине особенно интересным обещал стать очередной этап чемпионата мира — Новозеландское ралли. Во-первых, сюда приехали все пять фирменных команд: «Тойота», «Форд», «Лянча», «Ми-

7 этап

Аргентинское ралли

14—17 июля, 1836,26/507 км, 25 спецучастков

1. Ю.Канккунен/Н.Грист	SF	Toyota Celica Turbo 4WD	5:32.31
2. М.Биазон/Т.Сивьеро	I	Ford Escort RS Cosworth	—1.54
3. Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Toyota Celica Turbo 4WD	—16.58
4. Г.Треллес/Х.дель Буоно ROU/RA	Lancia Delta Integrale 16V		—28.05
5. К.Менем/В.Цуккини	RA	Ford Escort RS Cosworth	—31.34
6. М. Бен Силайем/Р.Морган UAE	Ford Escort RS Cosworth	N	—37.11
7. Р.Штоль/П.Дикман	A	Audi Coupe S4	—49.22
8. А.Кутины/П.Брандад	P	Ford Escort RS Cosworth	N—58.22
9. Г.Райес/Х.-М.Вольта	RA	Renault 18 GTX	—1:00.30
10. Х.Сеччето/Х.Каррера	RA	Fiat Regatta 2000	—1:11.06

Лидер: 1-25 СУ — Канккунен.

Победители СУ: Канккунен — 16; Биазон — 7; Ориоль — 2.

Сошли:

1 К.Сайнс/Л.Моя	E	Lancia Delta Integrale 16V	мотор
6 Х.Рекальде/М.Кристи	RA	Lancia Delta Integrale 16V	подвеска

Причина:

Не справились с управлением...

...И вылетели с ухабистой трассы раллийного чемпионата мира. Именно так можно охарактеризовать решение «Мицубиси», объявившей, что в конце сезона фирма прекращает участие в ралли, с тем чтобы в 1994 году выступить на сцене кольцевого чемпионата Германии для легковых автомобилей. На счету «Мицубиси» восемь побед на этапах чемпионата мира — это восьмой результат среди фирм и третий — среди японских автозаводов.

Любопытно, что новая модель — «Лансер Эволюшн» появилась в начале нынешнего сезона, но побед пока так и не добились. Очевидно, бос-



сы «Мицубиси» посчитали, что расходы раллийной команды слишком велики и решили попробовать более

легкий путь к победе. Правда, поздравлять их с удачным выбором пока рановато — ведь в ДТМ соперниками

«Мицубиси» будут такие корифеи «кузовного кольца», как «Мерседес-Бенц» и «Альфа-Ромео».



Первая ласточка

Первым мотогонщиком из бывшего Союза, занявшим место в одной из команд Британской лиги спидвея, стал 24-летний эстонец Рене Аас. После долгих разбирательств Департамент занятости разрешил вице-чемпиону молодежного первенства мира 1990 года работу по найму на Британских островах, и с апреля нынешнего года Рене выступает за «Тайгерс» из Шеффилда.

Несмотря на громкое название, «тигры» выступают не ахти. В прошлом сезоне они заняли лишь десятое место во втором дивизионе лиги. Да и в нынешнем не особенно радуют, сохраняя все ту же малопривлекательную предпоследнюю позицию.

Пока и Аас не очень выделяется, он — пятый по результативности в составе «Тайгерс», после десяти проведенных матчей на счету эстонского гонщика — 74 очка.

● На три тысячи немецких марок был оштрафован пилот «Мерседес-Бенца» Роланд Аш за агрессивную езду во время этапа ДТМ на «Норсринге».

● Команда «Мак-Ларен» выступила в поддержку кандидатуры Манчестера на проведение Олимпийских игр 2000 года.

● Традиционная гонка чемпионов с участием лучших раллистов мира, которую организует Мишель Мутон, пройдет в начале декабря на Канарских островах.

● «Ниссан» собирается включиться в чемпионаты Франции и Италии по кольцевым гонкам на легковых автомобилях. За рулем «Примеры», будут сидеть Эрик ван де Поэле и Иван Капелли.

● Фирма «Симтек», базирующаяся неподалеку от Сильверстоуна, собирается принять участие в чемпионате мира формулы 1 будущего года.

● По оценкам экспертов, еженедельную программу «Индикар-93 Найджела Мэнселла» смотрят в Британии два миллиона зрителей.

«Хочу быть столбовою дворянкой!»

Аппетит приходит во время еды — это всем известно. Так и Найджелу Мэнселлу стало уже мало статуса просто гонщика чемпионата «Индикар». Британский лев захотел стать владельцем команды. «Было бы очень славно, если бы кто-нибудь захотел выдать мне 20 миллионов долларов для организации «конишны». Я был бы гонщиком и нашел бы хороший мотор и хорошего спонсора», — сказал Мэнселл. После гонки в Портленде Найджел имел серьезный разговор со своим хозяином о предоставлении восьми миллионов в год. О результатах переговоров оба помалкивают. Любопытно, захочет ли Карл Хаас выступить в роли золотой рыбки для собственного пилота.





Ломят шведы

Второй год подряд в «Церекс СААБ Про Сиэриэ», входящем в систему чемпионатов IMSA, доминируют шведские пилоты. В прошлом сезоне, выиграв половину из дюжины этапов, чек в сто тысяч долларов за общую победу в первенстве из рук Дэнни Салливанна получил Роберт Амрен из шведского города Ярна. По его стопам пошел 27-летний соотечественник Кенни Брак из Карлстада.

Из шести этапов нынешнего сезона он выиграл пять, причем ни разу не стартовал с «поул-позишн».

Любопытен национальный состав этой формулы, с успехом сочетающий в себе «школьный» чемпионат для начинающих, «развлекалочку» для старожилов кольцевых автогонок и солидное коммерческое предприятие с призовым фондом каждого из этапов 40 тысяч долларов. Среди пилотов «Церекс СААБ» есть и итальянец, и англичанин, и голландец, а также спортсмены из Мексики, Колумбии, Саудовской Аравии и даже Ирана. Сенсацией же пятого этапа стал выход на старт англичанки Дивины Галики, той самой, что когда-то пыталась преодолеть квалификацию в формуле 1, а затем пересела за руль гоночного грузовика.

Злой рок Аллисонов

Еще одна трагедия произошла в американском чемпионате NASCAR. И вновь она связана с летательными аппаратами.



1 апреля разбился самолет, в котором находился обладатель Кубка «Уинстона» Алан Кульвицки. А 12 июля на взлетную площадку четырехкилометрового «суперспидвея» в городе Шарлотт (штат Северная Каролина), зацепившись за изгородь рухнул вертолет «Хьюз-369» Дейви Аллисона. 32-летний американец за семь сезонов в NASCAR одержал 18 побед, был вице-чемпионом и третьим призером. После 14 этапов нынешнего сезона он был на шестом месте, но семнадцатый стал для него последним. В понедельник, после 300-мильной гонки в Шарлотте, Дейви и еще один пилот NASCAR Ред Фармер поднялись в воздух, чтобы понаблюдать, как друг семьи Аллисонов, Нил Боннетт, в прошлом также гонщик, покатается несколько кругов по треку в свое удовольствие.

После катастрофы обоих доставили в Методистский медицинский центр Карауэй. Фармера еще можно было спасти, а при виде того, что осталось от Аллисона, врачи опустили руки — закрытая черепно-мозговая травма, повреждение легкого, перелом костей таза... Спустя несколько часов, не приходя в сознание, Дейви скончался.

Драма семьи Аллисонов началась двенадцать лет назад, когда Донни Аллисон, дядя Дейви, получил серьезное сотрясение мозга после аварии здесь же, в Шарлотте. Потом тяжелая авария на треке в Поконо в июне 1988 года прервала карьеру отца Дейви, Бобби Аллисона, трехкратного победителя 500-мильной гонки в Дайтоне. Год назад, 19 июля 1992 года, после того как «Форд-Тандерберд» десять раз перевернулся в Поконо, Дейви сломал руку и вывихнул лопатку. А менее чем через месяц, 13 августа, насмерть разбился младший из Аллисонов — Клиффорд, во время тренировки на «Мичиган интернешнл суперспидвей».

Стадион за восемь недель

33 года жители столицы Польши не видели гравейных мотогонок. И вот в начале июля в Варшаве на территории стадиона «Гвардия» открылся трек для спидвея с трибунами на 3600 человек.

Причем его построили в рекордно короткий срок — всего за восемь недель. Проектировал трассу бывший гравейник Роберт Навроцкий с помощью специалистов из Болгарии, Венгрии и Чехословакии. По общему мнению, ему удалось построить отличную дорожку, на которой у гонщиков есть много места для обгона.

Открытие нового трека в Польше не случайно — спидвей в этой стране по популярности уступает лишь футболу. Вот и первый матч в Варшаве — встречу чемпионата Польши между «Апатором» из Торуня и вроцлавской «Спартой» транслировали две государственные и две частные телекомпании.

Махнем не глядя?

Бывший пилот «Бенеттона», а ныне заводской гонщик «Альфа-Ромео» в ДТМ Алессандро Наннини — частый гость больших призов формулы 1. Он похудел, старается не выставлять напоказ изувеченные кисти рук, и улыбка уже не так часто озаряет лицо всегда такого веселого итальянца. Видимо, Сандро окончательно утратил иллюзии, которые, возможно, питал по поводу своего возвращения на авансцену мирового автоспорта. А немецкий кольцевой чемпионат, конечно, не может обеспечить гонщику равноценной замены. Вот и решил Наннини, круто изменив свою судьбу, отправиться за океан.

Итальянец всерьез взялся за дело и уже переговорил со спортивным шефом «Форда» Михаэлем Кранефуссом о возможном участии в чемпионате NASCAR. Пока что договорились об испытательных заездах, а если все сложится хорошо, Сандро уже в конце нынешнего сезона может появиться среди пилотов Кубка «Уинстона».

Вот только правильно ли Наннини рассчитал свои силы? Ведь гонки легковых машин в Америке протяженностью под тысячу километров требуют от пилотов недюжинного здоровья.





35-летний Рауль де Маскита Боззел проводит в CART восьмой сезон, но пока на его счету ни одной победы.

тюд не удалось еще пока выиграть 500-мильную гонку более двух раз.

Но еще за месяц с лишним до победы Мэнселла в Бруклине даже самым ярким поклонникам «американской гоночной гвардии» стало ясно — времена изменились. После семи этапов чемпионата «Индикар» ни одного местного пилота не было в тройке лидеров. Больше того, лишь дважды им удалось подняться на верхнюю ступень пьедестала. Но когда «Всемирная серия» перебралась в Кливленд, американские фаны совсем пригорюнились — единственный из их любимцев, кому удалось пробиться поближе к стартовому светофору — Дэнни Салливан — показал в квалификации лишь шестое время.

В Соединенных Штатах одиннадцать Кливлендов. Восьмой этап чемпионата CART проходил в крупнейшем городе штата Огайо на южном берегу Эри, одного из Великих Американских Озер. Прямо в черте города здесь расположен аэродром «Берк Лейкфронт». Большую часть года на нем стоят частные самолеты, но на один из летних уик-эндов рулежные дорожки и взлетные полосы превращаются в самую быструю во всей серии дорожную трассу с десятью поворотами, большинство из которых скоростные.

В середине июля на берегах озера Эри стояла страшная жара. Несколько дней столбик термометра упрямо не желал опускаться ниже тридцатиградусной отметки. В пятницу, когда проводилась техкомиссия (из экономических соображений тренировки на некоторых временных трассах проходят в один день), в тени было 36,6 и изнуряющая влажность. «Эта гонка может стать самой трудной в сезоне», — говорил перед квалификационными заездами Пол Трейси. — Жара, неров-

INDYCAR PPG WORLD SERIES

ГВАРДИЯ ОТСТУПАЕТ. ИЛИ СДАЕТСЯ?

"Это было впечатляюще, но я нисколько не удивлен, — грузноватый седеющий папаша Андресетти устало вытер пот со лба. — Я давно знал о способностях Мэнселла. А он к тому же очень быстро учится. Так что сегодня я сделал все, что было в моих силах. Но..."

И в самом деле, нелегкую науку американских гонок чемпион мира постиг с невероятной быстротой. Трек ему покорился с третьей попытки — в Уэст-Алли-

се. А теперь, в Бруклине, он со второй попытки выиграл 500-мильную гонку, поразив тем самым американских болельщиков в самое сердце. Ведь почти тысячекиломет-

ровые состязания на классическом длинном треке прочно связаны в их представлении с местными героями — Фойтом, Мирзом, Анзерами. Ни одному заморскому гос-

● Боззел заключил контракт еще на три года с владельцем команды Диком Саймоном.

● В будущем сезоне в чемпионате CART появятся автомобили «Рейнард». Главным

конструктором проекта стал бывший инженер «Лолы» Брюс Ашмор, с чьим именем связаны победы этой марки в гонках «индикаров» последнего десятилетия. Первые восемь шасси «Рейнард» поступят в распоряжение

«конюшни» Чипа Ганасси. Предполагается использовать моторы «Косворт». Пилоты — Линдик и, возможно, Анзер-младший.

● Выиграв «поул-позишн» в Кливленде, Трейси прервал

серию из 11 подряд побед мотора «Косворт» в квалификационных заездах.

● Победа Мэнселла в Бруклине стала первым триумфом мотора «Косворт-ХВ» в 500-мильной гонке.

ное покрытие и скоростные повороты делают трассу крайне утомительной».

Тем не менее в субботу сразу трое превысили прошлогодний рекорд кливлендского кольца Увы, среди них не было ни одного американца. Это тем более удивительно, что почти все лидеры испытывали трудности. Мэнселл трижды вылетал с трассы, у Фиттипальди взорвалась покрывка, а Стефан Юханссон весь день боролся с неполадками в двигателе. И только самый юный из них, 24-летний канадец ехал, «как по маслу». Трейси понадобилось десять минут из тридцати положенных, чтобы установить лучшее время: «Это было даже немного забавно — «поул» я заработал на только что обутых шинах, которые, по идее, нужно было бы еще пару кругов прикатывать».

Но старая гвардия CART не находила в этом ничего забавного — с большим трудом Анзеру, Рейхолу и Андретти удалось занять 7-е, 10-е и 11-е места, отстав от канадца на полторы-две секунды. А он еще и учить их вздумал: «На кливлендской трассе самое сложное место — первый после старта поворот. Заход в него так широк, что очень многие пытаются войти туда бок о бок на полной скорости. Здесь всем придется быть предельно осторожными».

Как это ни печально, слова Пола оказались пророческими: гонка продолжалась лишь несколько секунд, когда в первом повороте столкнулись шесть автомобилей. Для Скотта Гудьера, Ала Анзера и Рауля Боэззела авария означала конец надеждам на высокие места — им пришлось заезжать в боксы. А Роберто Гереро и Бобби Рейхол не смогли продолжить состязания. «Обидно, — огорченно качал головой чемпион CART. — Сегодня я, похоже, мог, наконец, побороться за победу».

Разумеется, Рейхолу было обидно и неловко перед своими болельщиками, ведь родился он в каких-нибудь тридцати километрах от Кливленда, в городке Медайна. И все же его слова скорее можно воспринимать как размахивание кулаками после драки — Трейси в этот день был вне конкуренции.

Лишь однажды — на старте — он позволил окружающим усомниться в своем первенстве. Клапан ограничения наддува, устанавливаемый на все «индикары», неожиданно открылся, и «Пен-

Budweiser Cleveland Grand Prix

8 этап	Кливленд, США				11 июля
1.	П.Трейси	CDN	Penske PC22	Chevrolet	1 1:34.27.254
2.	Э.Фиттипальди	BR	Penske PC22	Chevrolet	3 -18.090
3.	Н.Мэнселл	GB	Lola T93/06	Cosworth	2 -39.615
4.	С.Юханссон	S	Penske PC22	Chevrolet	4 -1 кр.
5.	М.Андретти	USA	Lola T93/06	Cosworth	11 -1 кр.
6.	Р.Гордон	USA	Lola T93/06	Cosworth	20 -1 кр.
7.	Р.Боэзел	BR	Lola T93/06	Cosworth	12 -1 кр.
8.	Т.Фаби	I	Lola T93/06	Chevrolet	9 -1 кр.
9.	Б.Тил	USA	Penske PC21	Chevrolet	13 -2 кр.
10.	А.Линдик	NL	Lola T93/06	Cosworth	15 -2 кр.
11.	О.Груйяр	F	Lola T92/00	Chevrolet	17 -3 кр.
12.	Х.Мацусита	J	Lola T93/06	Cosworth	21 -4 кр.
13.	К.Коуган	USA	Lola T93/06	Chevrolet	22 -4 кр.
14.	Д.Салливан	USA	Lola T93/06	Chevrolet	6 -5 кр.

Сошли:	Место				на старте:	Причина:
79	М.Смит	USA	Penske PC21	Chevrolet	8	пожар
74	С.Брайтон	USA	Lola T93/06	Cosworth	16	мотор
73	А.Анзер-мл.	USA	Lola T93/06	Chevrolet	7	пожар
67	С.Гудьер	CDN	Lola T93/06	Cosworth	5	КП
54	Б.Лазьер	USA	Lola T91/00	Chevrolet	23	авария
49	Л.Сент-Джеймс	USA	Lola T92/00	Chevrolet	24	авария
41	Р.Бентли	CDN	Lola T92/00	Chevrolet	25	рул. упр.
39	Р.Бул	USA	Lola T92/00	Chevrolet	26	мотор
35	К.Даннер	D	Lola T92/00	Chevrolet	19	эл.сист.
29	Дж.Вуд	USA	Lola T91/00	Cosworth	28	мотор
22	М.Греко	BR	Lola T92/00	Chevrolet	29	КП
19	Б.Боннер	USA	Lola T91/00	Chevrolet	27	авария
12	У.Т.Риббс	USA	Lola T93/06	Cosworth	14	КП
0	Б.Рейхол	USA	Hogan 001	Chevrolet	10	авария
0	Р.Гереро	COL	Lola T93/06	Chevrolet	18	авария

Длина круга: 3812 м. Кругов: 85. Дистанция: 324,02 км. «Поул позишн»: 59,168 (231,937 км/ч). Скорость победителя: 205,812 км/ч. Лидеры: Мэнселл — 1-14; Трейси — 15-30; Мэнселл — 31; Трейси — 32-60; Мэнселл — 61; Трейси — 62-85. Пейс кар: 1-4.

ске» на мгновение запнулся. Это позволило Мэнселлу выйти на первое место. Однако справившись с мотором, канадец вцепился в лидеры как клещ, ни на секунду не давая расслабиться. Наконец, на 15 круге Трейси зашел в правый поворот рядом с «Лолой» англичанина по внешней стороне, а следующие два поворота были левые. Дело было сделано.

Максимум шестеро механиков могут обслуживать «индикар» в боксах.

«Найджел ошибся, выбрав неверную траекторию, — смущенно улыбался Пол после финиша. — А потом попытался втиснуться в слишком узкий поворот. Но я-то выбрал правильный заход...»

А на долю Мэнселла осталась лишь борьба за второе место с другим красно-белым «Пенске». Красивейшая дуэль двух чемпионов мира стала украшением гонки. Не меньше полудюжины раз Мэнселл и Фиттипальди менялись местами. «Это была самая захватывающая рулетка в моей жиз-

ни! — восторгался на финише бразилец, в конце концов сумевший уйти от «Лолы» с традиционной красной «пяттеркой» на носу.

Может быть, англичанину не позволила продолжить борьбу вылетевшая на 69 круге передка или рука, вывихнутая накануне после падения с лестницы, — кто знает. Сам он во всяком случае об этом не говорил. А вот шведу Стефану Юханссону, который составил компанию канадцу, бразильцу и англичанину в их борьбе против «стопроцентных» американцев, пришлось практически всю гонку управлять автомобилем только левой рукой — он сильно повредил запястье в тренировке. «Это отвратительная трасса, — сказал Стефан. — Самая неровная из всех, с какими мне приходилось сталкиваться в Америке».

Но уже через неделю пилотов ожидал еще один «подарок» — временное кольцо на территории выставочного комплекса в Торонто. «С годами дорожка здесь становится все более неровной, — сказал, приехав в Канаду, Скотт Гудьер. — Одно радует — в Кливленде было еще хуже». Очень тяжело пришлось в столице провинции Онтарио чемпиону мира. За два дня тренировок Мэнселл пять раз вылетал с трассы, разбил оба автомобиля и показал самое медленное в своей «Инди»-карьере время. «Я никогда не видел столь лукавой — не подберу другого слова — трассы, — отметил Найджел в субботу. — Здесь на нас обрушилась такая куча проблем, что я доволен даже девятым местом на старте».

Неудача чемпиона мира позволила болельщикам вздохнуть свободнее. Не скрывал своего удовлетворения и Рейхол — три месяца он не был на пресс-конференциях, куда приглашают призеров гонок и самых быстрых пилотов квалификации. В Торонто это, наконец, произошло. 40-летний гонщик, за 11 сезонов одержавший 24 победы, в том числе и здесь, в Канаде, рассказывал журналистам, как трудно в середине сезона пересечь на новую машину. Весь его вид говорил о том, что завтра-то он покажет всем этим иностранцам, где раки зимуют.

Но не тут-то было — ни разу на протяжении гонки Бобби не удалось даже приблизиться к лидерам. Боль-



Molson Indy Toronto

9 этап	Торонто, Канада			18 июля
1.	П.Трейси	CDN	Penske PC22 Chevrolet	2 1:53.58,951
2.	Э.Фиттипальди	BR	Penske PC22 Chevrolet	1 -13,023
3.	Д.Салливан	USA	Lola T93/06 Chevrolet	4 -14,155
4.	Б.Рейхол	USA	Hogan 001 Chevrolet	3 -14,729
5.	А.Анзер-мл.	USA	Lola T93/06 Chevrolet	7 -15,288
6.	Р.Гордон	USA	Lola T93/06 Cosworth	12 -46,430
7.	Р.Боззел	BR	Lola T93/06 Cosworth	6 -46,784
8.	М.Андретти	USA	Lola T93/06 Cosworth	13 -1 кр.
9.	С.Гудьир	CDN	Lola T93/06 Cosworth	10 -1 кр.
10.	Р.Гереро	COL	Lola T93/06 Chevrolet	14 -1 кр.
11.	Дж.Вассер	USA	Lola T92/00 Chevrolet	17 -2 кр.
12.	Б.Гашо	B	Lola T923/00 Cosworth	15 -2 кр.
13.	Б.Тилл	USA	Penske PC21 Chevrolet	18 -2 кр.
14.	Т.Фаби	I	Lola T93/06 Chevrolet	11 -3 кр.
15.	К.Коуган	USA	Lola T93/06 Chevrolet	23 -5 кр.
16.	Х.Мацусита	J	Lola T93/06 Cosworth	-15 кр.

Сошли:	Место		
круг:	на старте: Причина:		
87	Дж.Анзер	USA	Lola T92/00 Chevrolet 28 КП
86	У.Т.Риббс	USA	Lola T93/06 Cosworth 21 авария
62	С.Брайтон	USA	Lola T93/06 Cosworth 19 покрышка
55	Н.Мэнселл	GB	Lola T93/06 Cosworth 9 мотор
46	М.Греко	BR	Lola T92/00 Chevrolet 24 полусось
44	А.Линдик	NL	Lola T93/06 Cosworth 8 бензонасос
40	М.Смит	USA	Penske PC21 Chevrolet 22 КП
34	С.Юханссон	S	Penske PC22 Chevrolet 5 мотор
28	Р.Бентли	CDN	Lola T92/00 Chevrolet 27 КП
25	С.Пруэтт	USA	Lola T91/00 Chevrolet 20 мотор
10	А.Монтермини	I	Lola T92/00 Chevrolet 16 авария
3	Дж.Вуд	USA	Lola T91/00 Cosworth 29 авария
—	О.Груйяр	F	Lola T92/00 Cosworth 25 нс

Длина круга: 2864 м. Кругов: 103. Дистанция: 295,054 км. "Поул позишн": 58,497 (176,256 км/ч). Скорость победителя: 155,313 км/ч. Лидеры: Фиттипальди — 1-15; Трейси — 16-48; Фиттипальди — 49-72; Трейси — 74-103. Пейс кар: 5-7; 11-14; 45-48.

ше того, повредив рычагом переключения передач руку, чемпион «Индикар» не сумел долго сопротивляться атакам Салливан и пропустил его на пьедестал.

И все же 66225 зрителей «Молсон Инди Торонто» почти не интересовались внутренними делами американцев. Все их внимание было приковано к земляку — Трейси. Пятнадцать лет — с тех самых пор, как Жиль Вильнев выиграл в Монреале Гран-при Канады — пилоты из Страны кленового листа не побеждали в больших гонках у себя на родине. Да и

вообще в серии «Индикар» поднимались на высшую ступеньку пьедестала всего дважды — в 1985 году брат Вильнева, Жак, и в прошлом сезоне Скотт Гудьир. И вот появилась реальная возможность одержать верх над кичливыми южными соседями.

Правда, утро началось для Пола с ... ангины. Главврач «Всемирной серии» Стивен Олви накачал его антибиотиками и нехотя разрешил старт. Но большинство поклонников Трейси об этом так и не узнали, а и узнали бы — все равно не пове-

рили. Вновь, как и неделей раньше, Пол был неподражаем. В точности по кливлендскому сценарию он на первых кругах не давал перевести дух Фиттипальди, а на 16-м круге разделался теперь уже с другим «грандом» формулы 1.

Фанаты на трибунах неистовствовали: Трейси неутомимо отрывался от соперников. А ведь трасса в Торонто — отнюдь не для тех, кто любит сломя голову мчаться вперед. Лишь один из одиннадцати поворотов торонтского кольца можно назвать быстрым — все остальные

средние и медленные. Поэтому успех здесь гораздо в большей степени зависит от мастерства гонщика. И Трейси доказал, что по праву может теперь считаться не восходящей, а уже самой что ни на есть взойшедшей звездой.

Воспользовавшись появлением на трассе «пейс-кара», умудренный опытом бразилец догнал, а едва лишь судьи вывесили зеленые флаги, обошел своего молодого коллегу. Но Пол не сдался, не отчаялся, а упорно и методично терзал Фиттипальди на протяжении

● Кливленд оказался для Роджера Пенске днем сплошных триумфов. Трейси добыл для его команды 101-й «поул» и 75-ю победу в гонках «Индикар». В тот же день Расте Уоллас, также выступающий за эту «конюшню», одержал победу на этапе чемпионата NASCAR в Лоудоне. Любопытно, что подобный дубль удался Трейси и Уолласу 18 апреля — в Лонг Бич и Норт Уилксборо.

● Оливье Груйяр потерпел на тренировке в Канаде ава-

рию и с подозрением на переломы обеих ног был доставлен в госпиталь. К счастью, рентген развеял опасения, но стартовать экс-пилоту Ф1 в Торонто так и не пришлось. Механики не сумели восстановить его автомобиль.

● В 1995 году на сцене «Индикар» после 20-летнего отсутствия, возможно, появится «Файрстоун». Причем американская фирма, недавно приобретенная японским шинным гигантом «Бриджстоун», рассчитывает удивить

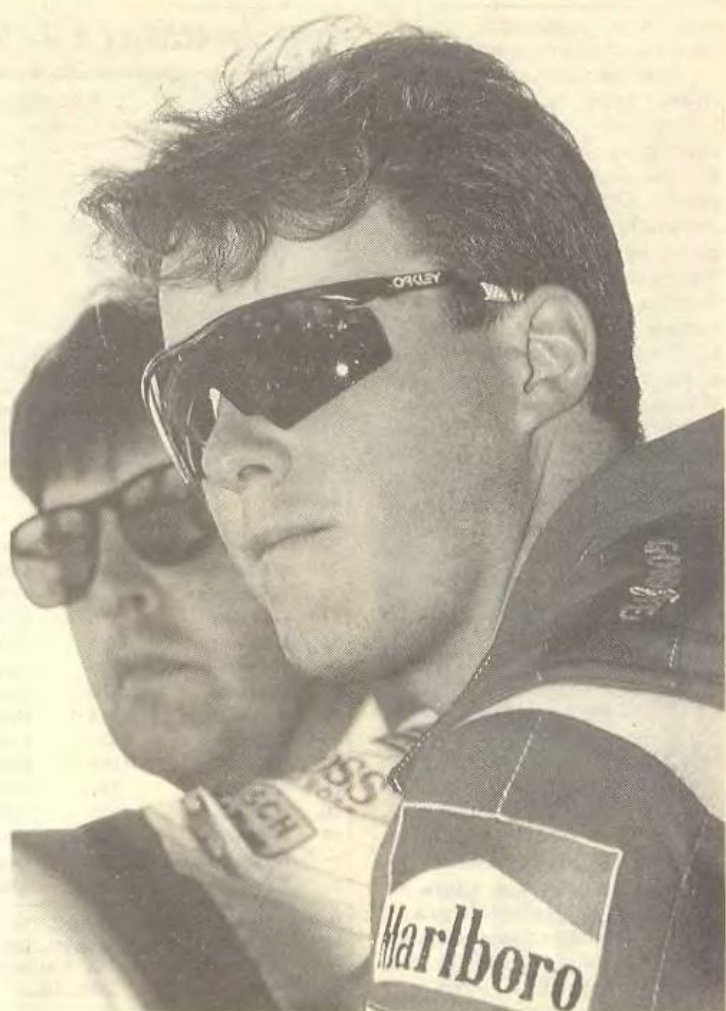
мир низкопрофильными покрышками с посадочным диаметром 17 дюймов. До сих пор во «Всемирной серии» монопольное положение занимали 15-дюймовые шины «Гудьир».

● В Торонто инженеры «Ньюман/Хасс» испытывали новую подвеску.

● Неожиданные неприятности у Рика Голлза. Два пилота его команды, Анзер и Салливан, поссорились. От взаимных обид дело дошло до откровенной вражды на

трассе — в Детройте и Кливленде. Поговаривают, что «маленький Ал» в новом сезоне уйдет в другую команду.

● За победу в Кливленде Трейси получил 100 тысяч долларов от «Малборо». Десять тысяч как обладатель «поул-позишн» плюс девяносто (шесть раз по пятнадцать тысяч) — «джек-пот», накопившийся со второго этапа чемпионата и предназначенный тому пилоту, кто с первого места на старте сумеет выиграть гонку.



Пол Трейси заменил в команде «Пенске» самого Рика Мирза, трехкратного чемпиона «Всемирной серии». И заменил достойно.

двадцати с лишним кругов, пока не обошел-таки его на 73-м. «Это великий день!.. Лучшая моя гонка!..» — падая от усталости и сказавшейся все же болезни, говорил Трейси, когда механики извлекли его из машины после финиша. «Для меня победа дома значит гораздо больше, чем даже в Инди. Но сейчас я хочу только одного — пойти прямо домой и завалиться спать».

Конечно, после такого эмоционального подъема, после двух подряд побед над лучшими гонщиками мира, можно было ожидать, что Пол, уже набравший в этом сезоне больше очков, чем за всю предыдущую карьеру, немного расслабится. Так оно и вышло.

На старт десятого этапа чемпионата CART, который проходил в Бруклине (только не том, что в Нью-Йорке, а в небольшом городке штата Мичиган, менее чем в сотне километров к юго-западу от Детройта) канадец вышел лишь пятым, уступив победителю квалификационных заездов почти секунду. Однако старой гвардии «индикаров» так и не пришлось этим воспользоваться — место «непочтительного» канадца занял не менее агрессивный англичанин.

В Торонто Мэнселла

«Пенске-PC22» — единственный автомобиль, который может конкурировать с «лолами». На снимке — модификация для городских трасс, отличающаяся большими антикрыльями.

Marlboro 500

10 этап	Бруклин, США				1 августа
1.	Н.Мэнселл	GB	Lola	T93/07 Cosworth	2 2:39.24,131
2.	М.Андретти	USA	Lola	T93/07 Cosworth	1 —9.34
3.	А.Линдик	NL	Lola	T93/07 Cosworth	3 —1 кр.
4.	Р.Боззел	BR	Lola	T93/07 Cosworth	4 —2 кр.
5.	С.Гудьир	CDN	Lola	T93/07 Cosworth	6 —3 кр.
6.	Т.Фаби	I	Lola	T93/07 Chevrolet	8 —4 кр.
7.	Р.Гереро	COL	Lola	T93/07 Chevrolet	11 —5 кр.
8.	А.Анзер-мл.	USA	Lola	T93/07 Chevrolet	17 —5 кр.
9.	Б.Рейхол	USA	Lola	T93/07 Chevrolet	16 —7 кр.
10	У.Т.Риббс	USA	Lola	T93/07 Cosworth	13 —7 кр.
11.	С.Брайтон	USA	Lola	T93/07 Cosworth	7 —9 кр.
12.	Д.Кудрейв	USA	Lola	T92/01 Chevrolet	19 —11 кр.
13.	Э.Фиттипальди	BR	Penske	PC22 Chevrolet	15 —13 кр.
14.	Х.Мацусита	J	Lola	T93/07 Cosworth	12 —19 кр.
15.	Р.Гордон	USA	Lola	T93/07 Cosworth	9 —21 кр.
16.	Р.Бентли	CDN	Lola	T92/01 Chevrolet	24 —28 кр.
Сошли:					
круг:		Место		на старте:	
184	О.Груйяр	F	Lola	T92/01 Chevrolet	20 мотор
163	М.Греко	BR	Lola	T92/01 Chevrolet	22 мотор
114	П.Трейси	CDN	Penske	PC22 Chevrolet	5 мотор
52	Дж.Вуд	USA	Lola	T92/01 Cosworth	23 рул. упр.
47	Б.Лазьер	USA	Lola	T92/01 Buick	18 мотор
39	Л.Сент-Джеймс	USA	Lola	T93/07 Cosworth	10 эл. сист.
36	С.Юханссон	S	Penske	PC22 Chevrolet	14 авария
Длина круга: 3218 м. Кругов: 250. Дистанция: 804,5 км. «Пул-позишн»: 30,733 (376,948 км/ч). Скорость победителя: 302,819 км/ч. Лидеры: Андретти — 1-27; Мэнселл — 28-82; Линдик — 83; Мэнселл — 84-250. Пейс-кар: 38-45; 119-127; 205-211.					
Личный зачет: 1. Мэнселл — 123 очка; 2. Фиттипальди — 105; 3. Боззел — 98; 4. Андретти — 97; 5. Трейси — 83; 6. Рейхол — 74; 7. А.Анзер — 60; 8. Линдик — 57; 9. Фаби — 47; 10. Гордон — 43.					

впервые в сезоне подвела машина — после небольшого столкновения с «Лолой» Боззела турбокомпрессор его «Косворта» отказался работать. Зато в Бруклине автомобили команды «Ньюман/Хаас» были выше всяких похвал. «Инженеры и механики проделали фантастическую работу», — восторгался Марио Андретти, установивший новый неофициальный мировой рекорд для кольцевых трасс — его скорость в квалификации была 376,948 км/ч. Но извлечь выгоду из этого в полной мере ветерану «Инди» не удалось — звездой «Малборо-500» стал Мэнселл.

Лишь на старте Найджел чуть замешкался. В первом повороте Ари Линдик в очередной раз обхитрил англичанина, проскользнув на второе место. Но уже на третьем круге Мэнселл уверенно восстановил статус-кво и бросился в погоню за Андретти. Марио сопротивлялся не больше четверти часа — уже на 28 круге чемпион мира уверенно обошел экс-чемпиона.

Трек «Мичиган Интернэшнл Спидвей» на полмили короче знаменитого «Инди» и к тому же имеет всего одну прямую. Вторую заменяет широкая дуга. Именно на входе на нее «британский

лев» и «дожал» своего товарища по команде. «Три поворота мы шли колесо в колесо, а чтобы сделать это на такой трассе, нужно быть классным водителем. Таким как Марио». Чего в этом заявлении Мэнселла больше — скромности или бахвальства? Трудно сказать. Одно бесспорно — Найджел доказал, что пилоты формулы 1 по крайней мере не уступят асам «индикаров». Даже на совершенно незнакомой трассе.

Больше того, уступив лидерство лишь единожды — во время остановки в боксах — Найджел вскоре обошел Андретти на целый круг. И хотя опытный Марио все же умудрился отквитать отставание, когда на трассе появился «пейс-кар», шансов догнать лидера у него уже не было. Об остальных американских звездах нечего и говорить.

«Мне сегодня было очень трудно, и я зверски устал. 500-мильная гонка для меня — нечто совершенно особенное во всех отношениях», — говорил на финише Мэнселл в полном изнеможении. — Но это, может быть, одна из величайших побед в моей жизни! Не выказывал особого разочарования и Эмерсон Фиттипальди. Трудности с рулевым управлением не позволили ему попасть в зачетную дюжину, но в беседах с журналистами он выражал уверенность, что победа чемпиона мира подогреет интерес к чемпионату CART во всем мире. И лишь американские звезды были не слишком разговорчивы — среди первых семи водителей в трековой, 500-мильной гонке всего один американец (да и тот, между прочим, родился в Италии). Итак, старая гвардия отступает. А может быть, сдается?

А. МЕЛЬНИК

● Неожиданно закончился сезон для «Новичка года-90» Индианаполиса и участника 133 Гран-при Ф1 Эдди Чивера. После шестого этапа его место за рулем «Скажи Нет Наркотикам, Пенске» в команде Норма Терли занял 33-летний техасец Брайан Тилл.

● Эй Джей Фойт смотрел девятый этап чемпионата CART по телевизору — за три дня до гонки владелец команды «Фойт Энтерпрайзиз» попал в больницу с сильными болями в желудке.



НАСЛЕДИЕ ФРИЦА ФИДЛЕРА



Модель, о которой пойдет речь, изготовлена всего в 462 экземплярах, но сыграла заметную роль в развитии спортивных автомобилей и вызвала немало подражателей. Английский автомобильный историк Сайрел Постхьюмоус назвал БМВ-328 «одной из тех редких конструкций, которые утвердили новый подход к спортивному автомобилю». Добавлю к этому, что по внешнему виду машина не устаревала многие годы и быстро завоевала репутацию классической.

Когда с 1932 года в Эйзенхене на автомобильном филиале БМВ главным конструктором стал Фриц Фидлер, он взялся за создание нового 6-цилиндрового двигателя. В разных модификациях этот мотор использовался на моделях 319, 320, 321, 326, 327, но Фидлер хотел создать машину, которая превосходила бы все известные спортивные модели класса 2000 см³ тех лет. Большинство их были довольно тяжелыми (850—1100 кг), небыстроходными (120—140 км/ч) со сравнительно маломощными (55—75 л.с.) двигателями. Поэтому, сохранив серийные блок цилиндров и коленчатый вал, Фидлер разработал спортивную головку цилиндров, оставив, однако, привод кла-

панов толкающими штангами. Он нашел весьма оригинальное решение, расположив в новой конструкции спаренные впускные каналы не горизонтально, а вертикально. В результате существенно улучшилось наполнение цилиндров горючей смесью. А для привода клапанов при таком расположении каналов служила хитроумная система промежуточных штанг, коромысел и рокеров.

Кроме того наряду с нетрадиционным расположением впускных каналов, свой вклад в повышение мощности внесли полусферическая камера сгорания, повышенная до 7,5 степени сжатия,

измененные фазы газораспределения. В итоге двигатель с новой головкой стал развивать мощность 80 л.с. с резервом увеличения до 110—115 л.с.

Под стать мотору эволюционировало и шасси. Очень жесткая рама с лонжеронами из труб большого диаметра, независимая подвеска передних колес на поперечной рессоре в сочетании с зависимой рессорной подвеской задних колес, реечный рулевой механизм придали машине исключительно «хорошие манеры» поведения на дороге. Она точно выполняла команды водителя, идеально сохраняла за-

данную им траекторию движения.

Вдобавок, новая машина (ей присвоили индекс «328») была очень легкой. И не только благодаря алюминиевым панелям кузова. Фидлер сделал ее очень компактной, даже сверхкомпактной. Двухместный кузов был очень тесным, а рослому водителю, например, не хватало места для ног, и колени упирались в руль. Узкая колея и короткая база позволили снизить сухую массу до 750 кг. Максимальная скорость достигала 150 км/ч.

Для лучшей динамики разгона БМВ-328 комплектовались не серийными коробками передач фирм «Хурт» или ZF, а специальными, у которых четыре ступени по передаточным числам отстояли значительно меньше одна от другой, чем на легковой модели 326.

На базе серийного БМВ-328 Фидлер построил шесть машин специально для таких соревнований, как «Милле-Милья» и «Ле-Ман». Он снабдил их алюминиевыми кузовами (четыре — типа «купе» и два — типа «спайдер») и форсированными двигателями. Мощность базового двигателя (6 цилиндров, 1991 см³) была поднята до 135 л.с. при 5500 об/мин, благодаря увеличенной до 11,2 степени сжатия, более





Итальянский экипаж Лурани — Кортесе на БМВ-328 со специальным «аэродинамическим» кузовом «купе» не дошел до финиша «Милле-Милья» 1940 года.

ным дилером БМВ в Англии) как правонаследник потребовала, чтобы выпуск автомобилей типа БМВ-328 был зарезервирован за нею. В конечном счете она нашла компромисс с авиамоторной компанией, которая взялась

водство мотора конструкции Фидлера (для БМВ-340) еще в 1955 году.

А «Фрезер-Нэш» осенью 1948 года организовал мелкосерийный выпуск модели «Фаст Турер», которая во многом повторяла конструкцию БМВ-328ММ. Эволюция ее продолжалась вплоть до 1960 года.

Инженеры фирмы «Ягуар» в 1948 году подошли к 328ММ более творчески. Они по-своему преломили компоновку машины, во многом повторили форму и технологию открытого кузова, которые разработала

широким фазам газораспределения и установке трех вертикальных карбюраторов «Солекс-JF». Картеры главной передачи и коробки передач для этих машин отлили из магниевых сплавов, из алюминия с залитыми в них чугунными кольцами были сделаны тормозные барабаны.

БМВ-328ММ (так стала называться эта машина) с кузовом типа «купе» получилась очень легкой — 635 кг. Автомобиль развивал скорость 215 км/ч, и на нем в 1940 году Х. фон Ханштайн и В. Боймер выиграли гонку «Милле-Милья». Купе сохранилось до наших дней — оно представлено на рисунке.

После окончания Второй мировой войны немало машин БМВ-328 оказалось в числе трофеев. На территории нашей страны, по моим подсчетам, было несколько десятков. До наших дней у коллекционеров Москвы, Риги, Курска и других городов сохранились эти машины.

Из шести экземпляров 328ММ четыре попали в СССР. Три погибли, причем один из них (с кузовом «купе»), на котором в 1940 году в «Милле-Милья» стартовали Д. Лурани и Ф. Кортесе, автор встречал на улицах столицы в 1951 году. Экземпляр с кузовом «спайдер», на котором в тех же гонках Венхер и Шольц заняли шестое место, долгое время принадлежал московскому гонщику А. Подкутову, а затем был продан в Ригу.

БМВ-328ММ с кузовом «купе» (победитель «Милле-Милья» 1940 года) попал в США, а экземпляр с открытым кузовом (машина, на которой в 1940 году Брудес и Резе заняли третье место)



Хушке фон Ханштайн, Фриц Фидлер и Вальтер Баумер после победного финиша в Брешии.

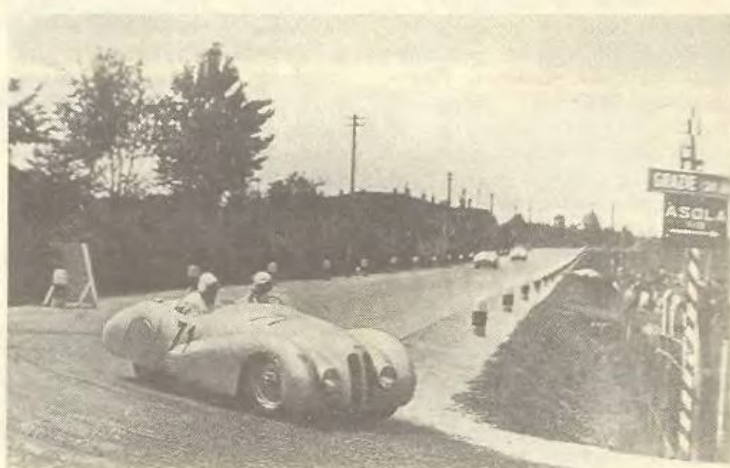
«БМВ-328-Спайдер» немцев Венхера и Шольца занял в 1940 году шестое место в абсолютном зачете «Милле-Милья».

находится в заводском музее БМВ.

Хотя последний экземпляр модели 328 был собран в Эйзенахе в 1940 году, ее биография на этом не закончилась.

Сразу после войны британская авиамоторостроительная компания «Бристоль» в качестве репараций вывезла из Мюнхена, где находилась штаб-квартира БМВ, оборудование, техническую документацию и технологию на производство авиадвигателей и автомобилей.

Уже в 1946 году компания «Бристоль» наладила выпуск модели 400, которая являлась копией БМВ-327. Но фирма «Фрезер-Нэш» (она в 1936 году стала официаль-



обеспечивать спортивные машины «Фрезер-Нэш» (а позже и «Купер») двигателями типа БМВ-328. Они, конечно, подверглись дальнейшей форсировке, в результате чего удалось поднять мощность до 110, а потом даже до 140 л. с. Но довольно нежесткий коленчатый вал (он оставался четырех-опорным) ограничивал надежность моторов. Их выпуск сохранялся на «Бристоль» до 1961 года, пока эта конструкция окончательно не устарела. Кстати, завод в Эйзенахе свернул произ-

для БМВ итальянская «Туринг». И значит, по концепции, внешнему виду «Ягуар-ХК-120» является наследником модели 328ММ.

Смею утверждать, что послевоенные спортивные автомобили «Бристоль», «Купер», «Фрезер-Нэш», ЭМВ, «Ягуар» выросли из БМВ-328. Таким образом, может быть и невольно, эта модель вызвала к жизни широкую программу выпуска спортивных автомобилей разными фирмами.

Л. ШУГУРОВ
Рис. С. СИСИНА

F1 ФОРМУЛА 1

FORMULA 1
WORLD
CHAMPIONSHIP



КУРС ЛЕКЦИЙ
«ПРОФЕССОРА» ПРОСТА

А в протяжении весны и начала лета излюбленной темой европейской автоспортивной прессы стало сравнение двух первых номеров «Вильямса» — прошлогоднего Найджела Манселла и нынешнего, Алена Проста. И, как ни странно, сальдо выходило не в пользу трехкратного чемпиона мира. Англичанин год назад одерживал больше побед, набрал больше очков и, захватив лидерство с первого этапа, далеко оторвался от соперников. Теперь же только сгод Айртон Сенны в Монреале позволил французю занять первую строчку в таблице чемпионов.

Что это? Может, Прост никак не включился в борьбу после годичного перерыва? А может, техника формулы 1 за это время сделала резкий скачок, и, чтобы приспособиться к электронному чуду, нужно время? Или просто заслуженному чемпиону не хочется рисковать? Он рассчитывает выиграть четвертую корону малой кровью. Но при этом разумная осторожность начинает опасно напоминать обыкновенную трусость. Не раз с той силой вспоминали поклонники Манселла, как их любимец на льдом коня чался впереди гоночного каравана, не признавая никакого другого места кроме первого. А хваленый француз, из-за которого Найджелу пришлось перебраться в Америку? Да он же проиграл все старты сезона!

Вот и восьмой этап чемпионата мира начался для Проста с поражения. Впервые в сезоне он уступил «поул-позиции» своему товарищу по команде Деймону Хиллу. И это при том, что 32-летний англичанин показал свое лучшее время в квалификации, а в гонке начал чемпионские заезды, когда выехал снова, незадолго до окончания тренировки, столкнулся с «Лолой» Альборето. И так, что же с Простом? Свои карты француз раскрыл только после финиша самой гонки: «Я не должен был проиграть. Для себя самого, для 75 тысяч зрителей, что приехали в Маньи-Кур, я обязан был выиграть Большой приз у себя дома. Тем более, что на этой трассе я ни разу не побеждал. А значит, малейший риск исключался. Поэтому я и отказался от использования антиблокировочной системы тормозов».

Еще во время одного из тест-заездов перед Гран-при Франции в конце прямой Прост нажал на тормоз, но реакция ABS запоздала (ошибся, как выяснилось, компьютер), и «Вильямс» еле впился в поворот. Прост тут же решил отказаться от этой системы до тех пор, пока она не станет более надежной. В субботу в Маньи-Кур был момент, когда в последнем повороте тормоза машины заблокировались, отняв у французского гонщика несколько десятых секунды. Но даже проигрыв квалификацию не заставил «Профессора» пойти на применение системы, в которой он был уверен не на все сто процентов.

Так и в самой гонке. Гарантированный от сорриризов со стороны самых опасных своих соперников, Сенны и Шумахера, «кордонном» из двух бело-голубых «лилий», Прост пристроился за Хиллом и терпеливо ждал удобного случая. «Трасса была скользкой, шины довольно быстро теряли сцепление с дорогой», — говорил после финиша Ален. — Поэтому, да-

же когда пару раз мне представлялась неплохая возможность при обгоне аутсайдеров, я предпочел не рисковать и решил применить один план...»

После 26 кругов Хилл заявил менять шины. И вот тут-то «Профессор» перешел в атаку! До этого пара «вильямсов», уходя от соперников все дальше и дальше, проходила круги за 1:21,7—1:22, а тут Прост помчался на пределе порядком уже изношенных шин и вышел из 1:21. Через два таких сверхбыстрых круга француз заехал в боксы и выскочил из них на свежей резине менее чем на секунду впереди Хилла.

Дело было сделано. В дальнейшем, как ни пытался Деймон вернуться на лидирующую позицию, все, что ему удалось — не отпустить Проста далеко. Так сын двухкратного чемпиона мира получил первый из летних уроков «Профессора» — если необходима победа, первое, что нужно сделать: обеспечить максимальную надежность автомобиля, исключить малейший риск и попопро-



вать сначала сделать минимум возможного.

И еще одна важная деталь. На последних кругах десятки тысяч французских бурю приветствовали 49-ю победу своего земляка и шестую — это рекорд — в Гран-при Франции. Однако, когда на послепринципальной пресс-конференции составного Проста спросили, помогала ли ему во время гонки поддержка зрителей, Ален ответил: «Вы знаете, я ведь ничего не видел и не слышал. Я был абсолютно сконцентрирован на одной мысли — сегодня я должен победить. И ничто другое для меня не существовало, ни приветствия болельщиков, ни флэтов — ничего».

А уже через неделю на другом берегу Ла-Манша,

или Английского канала, как называют его сами британцы, Прост преподнес своему более молодому коллеге еще один урок. В пятницу небо над Сильверстоуном прохнулось, и гощикам пришлось состязаться под дождем. В утренней тренировке, которая проходит с полудеятого до десяти, Хилл был первым. Но в два часа дня, после окончания официальных квалификационных заездов, Прост опережал всех почти на две секунды. Будто решив доказать, что напрасно ему приписывают егогоничную водобоязнь, Ален в тучах водной пыли мчался по трассе на 280 км/ч, а средняя его скорость прохождения круга составила 199,122 км/ч. Даже Сенна, которого давно

окрестили «человеком дождя» показал 193,724 км/ч, а еще один признанный мастер «водных гонок» Тьерри Бутсен — только 182,7.

«Это была хорошая тренировка, очень хорошая», — довольно улыбался Прост. Ему и в субботу, уже на сухой трассе удалось сохранить «поул-позицию». Но вот началась гонка, и английские болельщики, которых собралось в Сильверстоуне 80 тысяч, радостно зашумели — экс-чемпион мира вновь проиграл старт. Вообще со стороны это выглядело действительно своеобразно. Будто старик, маститый профессор приходит на занятия и... засыпает прямо за кафедрой! Студенты принимают всеячески издеваться над уснувшим дедом, а тот,

вдруг очнувшись, начинает гонять молодежь по всему курсу. И самые шумливые, как водится, получают «невуды».

В Сильверстоуне «Вильямс» под номером два вошел в первый поворот только третьим — впереди были Хилл и Сенна. А затем, на протяжении шести с лишним кругов, зрители увидели краснейшую дуэль двух трехкратных чемпионов. Прост доказал, что он умеет не только выжидать, но и атаковать на грани, а то и за гранью разумного риска. «Профессор» прекрасно понимал, что на карту поставлен не только его престиж. Главное, пока он не разбьется с бразильцем, Хилл будет уходить все дальше и дальше, и, может статься,

догнать его шансов уже не останется.

Кто-то, вероятно, подумает — мол, на «домашнем» Гран-при англичанину и уступить не грех — что с того, пусть молодой порадуется. Не тут-то было! Когда один из журналистов попытался спросить об этом у самого Проста, то встретил неординарный взгляд изпод наспленных бровей: «Пожалуйста, не задавайте больше таких вопросов. Я обязан думать прежде всего о чемпионской короне. Так что в Сильверстоуне вы увидите хорошую драку».

Так оно и случилось. Француз в конце концов справился с Сенной, но к тому времени Хилл уже скрылся из виду — отставание достигло восьмью секунд. Так

8 этап Гран-при Франции						
4 июля, Маньи-Кур, 72 круга, 306 км						
1.	А.Прост	F	Williams FW15C	2	1:38.35.241	
2.	Д.Хилл	GB	Williams FW15C	1	—0.34	
3.	М.Шумахер	D	Benetton B193B	7	—21.209	
4.	А.Сенна	BR	McLaren MP4/8	5	—32.405	
5.	М.Брандл	GB	Ligier JS39	3	—33.795	
6.	М.Алдеретти	USA	McLaren MP4/8	16	—1 кр.	
7.	Р.Барнекло	BR	Jordan 193	8	—1 кр.	
8.	К.Фитцпатри	BR	Minardi M193	23	—1 кр.	
9.	Ф.Альо	F	Larrousse LH93	10	—2 кр.	
10.	Р.Патресе	I	Benetton B193B	12	—2 кр.	
11.	Т.Бутсен	B	Jordan 193	20	—2 кр.	
12.	А.Суруки	J	Alrova FA14	13	—2 кр.	
13.	Д.Уорвик	GB	Alrova FA14	15	—2 кр.	
14.	Г.Бергер	A	Ferrari F93A	14	—2 кр.	
15.	А.де Чезарис	I	Tyrrell 020C	25	—4 кр.	
16.	Э.Коме	F	Larrousse LH93	19	—4 кр.	
Соперники						
квали.				Место на старте	примеч.	
47	Ж.Алесси	F	Ferrari F93A	6	мотор	
28	Л.Бадер	I	Lola T93/30	22	подвеска	
25	К.Вендлингер	A	Sauber C12	11	КП	
22	Ю.А.Лето	SF	Sauber C12	18	КП	
20	М.Бандзела	GB	Ligier JS39	4	авария	
16	Дж.Херберт	GB	Lotus 107-B	19	авария	
16	Ф.Барбацца	I	Minardi M193	24	авария	
9	Ю.Катама	J	Tyrrell 020C	21	мотор	
3	А.Дзанарди	I	Lotus 107-B	17	подвеска	
Не прошла квалификацию:						
55	М.Альборето	I	Lola T93/30		1:20.130	
Лучший круг: Шумахер (47) — 1:19.256 (193.045 км/ч).						
Пилоты: Хилл — 1:26; Прост — 27:72.						

что Просту понадобилось почти половина дистанции, чтобы настичь беглеца. Но тут Деймон, поддерживаемый десятками тысяч зрителей с флагами, гигантскими транспарантами и даже собственной мамой, изо всех сил волновавшейся в боксах, решил показать «Профессору», что он уже и «сам с усами». Хилл рванул вперед, показал лучшее время круга и... сжег мотор.

«Второй всего раз в сезоне меня подводит машина, и оба раза это стоит мне победы. Что случилось — ума не приложу! Все шло так хорошо, и вдруг двигатель внезапно вспыхнул», — Деймон был по-настоящему расстроен и впервые в сезоне не скрывал своих чувств. А Прост, между тем, выйдя в лидеры, первым делом сбросил газ. Михаэль Шумахер, подумав, очевидно, что француз испытывает трудности с мотором, которые заставили капитулировать его товарища по команде, немедленно бросился в погоню. Он к тому времени давно уже обошел Сенну, и вот теперь перед немцем маячил призрак победы — впервые в сезоне действительно реальной.

И разрыв стал стремительно сокращаться — семь, пять, четыре секунды. Но как только «Профессор» увидел в зеркалах заднего вида желто-зеленый «Бенеттон» одного из самых способных своих «студентов», он немедленно прибавил «газку», оставив Шумахера недоуменно пожимать плечами: «У него, оказывается, был еще огромный запас...»

А Прост на пресс-конференции невозмутимо улыбался: «Мне очень жаль, что так получилось. Хилл был

В МАРАНЕЛЛО НОВЫЙ ДИРИЖЕР

Вот уже второй год подряд хозяева «Феррари» пытаются вернуть былую славу легендарной итальянской «конюшне». Причем все изменения за это время проходят под девизом «Кадры решают все!». Постлтуэйт, ди Монтеземоло, Лауда, Барнард, Бергер — имена приглашенных в Маранелло за два последних сезона говорят сами за себя. А 1 июля нынешнего года стало первым рабочим днем нового спортивного руководителя «Феррари» Жана Тодта. И начался он с пресс-конференции, где француз, с чьим именем связаны спортивные успехи «Пежо», как и подобает хорошему подчиненному, в первую очередь похвалил новое начальство:

— Я просто счастлив. Новое назначение для меня — как новое приключение. Огромную поддержку мне оказал господин ди Монтеземоло. А сегодня утром я получил от него прелестный подарок — статуэтку гарцующего жеребца «Феррари» с выгравированным моим именем и открытку с пожеланием удачи.

— Вы получили много предложений, когда стало известно, что «Пежо» не будет участвовать в формуле 1?

— Да, предложений было несколько — в Ф1 и в других видах автоспорта. Но я выбрал «Феррари».

— Почему?



— Потому что оно было самым интересным и волнующим. Я 12 лет работал в «Пежо». И наибольшее удовлетворение получал, когда сталкивался с наиболее трудной и почетной задачей. Лука ди Монтеземоло связался со мной, когда я еще и не помышлял о формуле 1. Но предложение взволновало ме-

ня, и как только предоставилась возможность, я счастлив был им воспользоваться.

— Вы выбрали команду, славящуюся закулисными интригами и необычайно сложной, если так можно выразиться, политической обстановкой. Вам придется нахо-

● Президент ЭЛФ Ален Гюйон опроверг слухи о том, что ФИСА собирается объявить топливо этой французской фирмы не соответствующим техническим требованиям. «Первого июля мы обедали с господами Мосли и Экклстоуном, — сказал Гюйон журналистам. — Просту нечего опасаться».

● Третье и четвертое места на старте Гран-при Франции стали для пилотов «Лижье» Мартина Брандла и Марка

Бланделла лучшими в их карьере.

● Во второй день квалификационных заездов Большого приза Франции Шумахер почему-то решил обуть свой «Бенеттон» в самые твердые шины смеси А. Это отбросило его с третьего на седьмое место на старте.

● Лучшим пока выступлением в Ф1 стала гонка в Маньи-Кур для Майкла Андресетти. Уйдя на дистанцию

только 19-м, он обошел на трассе одиннадцать соперников и сумел финишировать «в очках».

● Победа Хилла в квалификации Гран-при Франции лишила Проста возможности повторить достижение Сенны — 8 «поул-позишн» подряд со 2 октября 1988 по 4 июня 1989 года.

● «В первую очередь — надежность, — так определяет секрет успеха своей коман-

ды в последних гонках Сирил де Рувер, новый владелец «Лижье». — Мы хотели применить активную подвеску на одной из наших машин уже в Маньи-Кур. Но не сделаем этого, пока не будем уверены в ее надежности».

● 13 июля в Муджелло дебютировал новый 12-цилиндровый двигатель «Феррари» с 4 клапанами на цилиндр.

● После успешных этапов в Монако и Канаде инжене-

Продолжение на стр. 32

доть общий язык с такими неординарными людьми, как Алеззи и Бергер, Барнард и Постлтуэйт. Не страшно?

— «Феррари» — не более сложная команда, чем любая другая. Вокруг нее просто больше легенд, больше «мифологии». Люди, которые хорошо делают свое дело, обычно обладают сильными характерами. К тому же они очень нуждаются во внимании и поклонении. Я же вижу свою роль как дирижера оркестра: мне не нужно уметь играть на каком-нибудь инструменте, мое дело, чтобы все виртуозы играли вместе. Сейчас, я считаю, «Феррари» необходима стабильность. Как только мы ее нащупаем, вся команда будет работать более раскованно и слаженно.

— Обычно дирижерский пульт расположен непосредственно перед оркестром. А часть ваших «музыкантов» живет и работает в Англии...

— Я не вижу проблем. Между Маранелло и «Феррари Дизайн энд Дивелопмент», расположенным в так называемой Силиконовой долине, в Англии, налажена бесперебойная связь. И 40 человек в Англии делают все, чтобы загрузить работой три сотни сотрудников в Италии.

— Что непосредственно входит в круг ваших обязанностей?

— Я спортивный руководитель и отвечаю за всю спортивную программу «Феррари» — от и до, без исключений.

— Сколько понадобится времени, чтобы вернуть «Феррари» былую славу?

— Я думаю, мы уже вышли на правильный путь. Но чудес в автоспорте не бывает. Нужна кропотливая ежедневная работа. И мы уже делаем ее.

ры из Маранелло неожиданно решили модифицировать систему активной подвески и изменить аэродинамику.

● В Сильверстоуне «Мак-Ларен» впервые был оснащен мотором «Косворт-НВ» серии VII с пневматическим управлением клапанов.

● Бергер в Гран-при Великобритании ехал на запасном автомобиле, но уже через несколько кругов машина «не захотела поворачивать

налево». Как выяснилось, сломался потенциометр в электронной системе управления активной подвеской.

● Сенсацией стало четвертое время Луки Бадера в утренней тренировке в пятницу в Сильверстоуне. Под дождем он уступил победителю пять секунд, зато выиграл у Проста (22-е время)... 21 минуту, а у последнего — Рубенса Баричелло — почти полчаса на круге!

● Днем в пятницу в тяжелую аварию на Сильверстоуне попал Бланделл. И хотя сам пилот не получил повреждений, тренировка для него на этом закончилась — голубой «Люкье» превратился в груды металлолома.

● На старте английского Гран-при все пять британских пилотов заняли места в десятке сильнейших.

● Баричелло подписал контракт на следующий сезон с Эдди Джорданом, хотя

ходили слухи о переходе бразильца в «Бенеттон» на место Риккардо Патресе.

● После восьми месяцев отсутствия в «Минарди» вернулся Пьерлуиджи Мартини, заменив Фабрицио Барбаццу, у которого кончились спонсорские деньги. Но Сильверстоун — не та трасса, где легко гоняться после долгого перерыва. На полпути высокие перегрузки заставили итальянца сойти — судорогой свело руки.



9 этап Гран-при Великобритании

11 июля, Сильверстоун, 59 кругов, 308,334 км

1.	А.Прост	F	Williams FW15C	1	1:25.38.189
2.	М.Шумахер	D	Benetton B193B	3	—7.660
3.	Р.Патресе	I	Benetton B193B	5	—1.17.402
4.	Дж.Херберт	GB	Lotus 107-B	7	—1.18.407
5.	А.Сена	BR	McLaren MP4/8	4	—1 кр.
6.	Д.Уорик	GB	Arrows FA14	8	—1 кр.
7.	М.Брандла	GB	Ligier JS39	9	—1 кр.
8.	Ю.-Я.Лехто	SF	Sauber C12	16	—1 кр.
9.	Ж.Алесси	F	Ferrari F93A	12	—1 кр.
10.	Р.Баричелло	BR	Jordan 193	15	—1 кр.
11.	Ф.Альо	F	Larrousse LH93	24	—2 кр.
12.	К.Фиттипальди	BR	Minardi M193	19	—3 кр.
13.	Ю.Казама	J	Tyrrell 021	22	—5 кр.
14.	М.Брандла	GB	Uglier JS39	6	—6 кр.

Состав	Место	на старте	примеч.
43. А.де Чезарис	I	Tyrrell 021	21 не квалиф.
41. Д.Хилл	GB	Williams FW15C	2 мотор
41. А.Дзанарди	I	Lotus 107-B	14 подвеска
41. Т.Бутсен	B	Jordan 193	23 закл.
32. Л.Бадер	I	Lola T93/30	25 закл.
31. П.Мартини	I	Minardi M193	20 суворота
24. К.Вендлингер	A	Sauber C12	18 авария
10. Г.Бергер	A	Ferrari F93A	13 подвеска
8. А.Сузуки	J	Arrows FA14	10 авария
0. М.Андретти	USA	McLaren MP4/8	11 авария
0. Э.Кома	F	Larrousse LH93	17 погубь

Не прошел квалификацию: М.Альборето I Lola T93/30 1:26.520

Лучший круг: Хилл (41) — 1:25.515 (228.002 км/ч).
Дистанс: Хилл — 1:41; Прост — 42:59.

Продолжение. Начало на стр. 28

сегодня достоин победы, обогнать его было бы очень трудно, если не невозможно. Так что я очень сожалею, очень, очень сожалею. Невинный младенец! А между тем это был уже второй предметный урок — машину надо беречь как зеницу ока. Но профессиональные старания, похоже, так и пропали втуне. Во всяком случае через две недели в Хоккенхаймские истории повторилась.

Трассы английского и немецкого больших призов считаются одинаково скоростными, где основное требование к автомобилям — мощность мотора, но отличаются друг от друга довольно сильно. Если Сильверстоун лежит посреди обширных полей и пастбищ средней Англии, то «Хоккенхаймринг» спрятались в прибрежных густых лесах. Кроме того, немецкое кольцо отличается исключительно сложной настройкой аэродинамического оборудования. Пилотам приходится выбирать между большими и

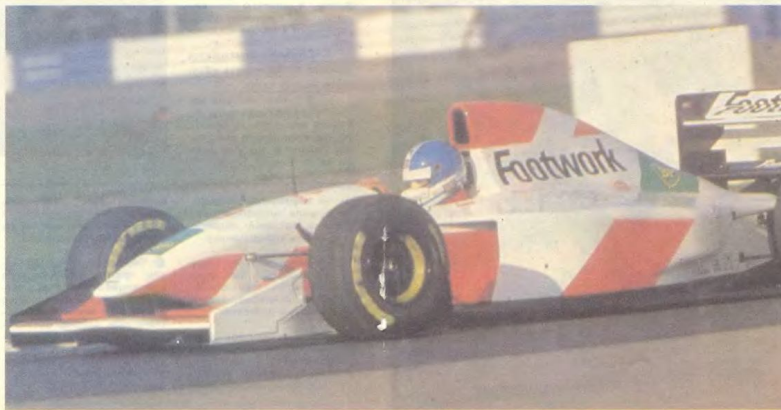
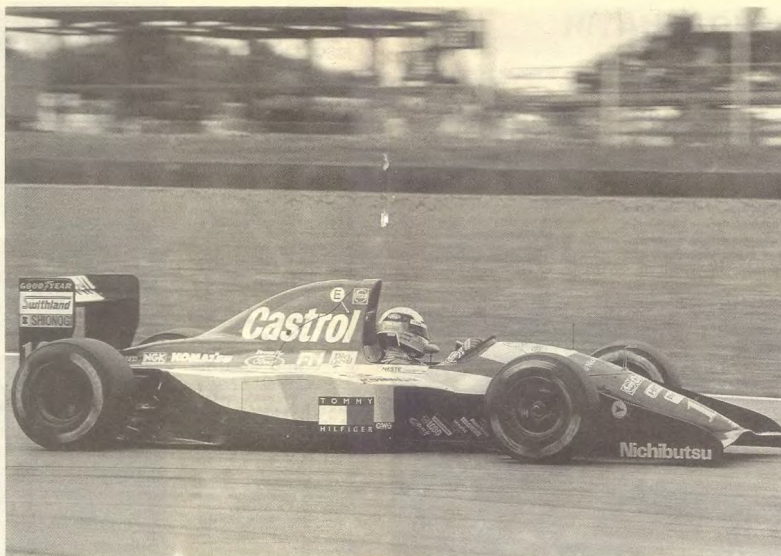
«Лотос-107-В» в нынешнем сезоне — лучшая машина среди тех, кто ездит с «серийным» мотором «Форд-Косворт».

Новый «Эрроуз-FA14» команды «Фотуорк» ждет не дождаться активной подвески и противобуксовочной системы, которые специально для него разрабатывают инженеры «Мак-Ларен» и TAG.

меньшими площадью и углом наклона антикрыльев. И тогда в первом случае скорость на прямых будет минимальной, зато в поворотах, и особенно в трех ретардерах перед трибунами автодрома, машина будет идти как по рельсам. Во втором — максимальная скорость на прямых будет сочетаться с непредсказуемым поведением на виражах.

Прост позаботился о том, чтобы обеспечить себе «пол-позиции»: «До первого поворота здесь далеко, зато

Окончание на стр. 36



10 этап Гран-при Германии

25 июля, "Хоккенхаймринг", 45 кругов, 306,675 км

1.	А.Прост	F	Williams FW15C	1	1:18.40.885
2.	М.Шумахер	D	Benetton B193B	3	—16.664
3.	М.Брандла	GB	Ligier JS39	5	—59.349
4.	А.Сена	BR	McLaren MP4/8	4	—1.08.229
5.	Р.Патресе	I	Benetton B193B	7	—1.31.516
6.	Г.Бергер	A	Ferrari F93A	9	—1.34.754
7.	Ж.Алесси	F	Ferrari F93A	10	—1.35.841
8.	М.Брандла	GB	Ligier JS39	6	—1 кр.
9.	К.Вендлингер	A	Sauber C12	14	—1 кр.
10.	Дж.Херберт	GB	Lotus 107-B	13	—1 кр.
11.	К.Фиттипальди	BR	Minardi M193	20	—1 кр.
12.	Ф.Альо	F	Larrousse LH93	23	—1 кр.
13.	Т.Бутсен	B	Jordan 193	24	—1 кр.
14.	П.Мартини	I	Minardi M193	22	—1 кр.
15.	Д.Хилл	GB	Williams FW15C	2	—2 кр.
16.	М.Альборето	I	Lola T93/30	26	—2 кр.
17.	Д.Уорик	GB	Arrows FA14	11	—3 кр.

Состав	Место	на старте	примеч.
34. Р.Баричелло	BR	Jordan 193	17 подвеска
28. Ю.Казама	J	Tyrrell 021	21 трансмиссия
22. Ю.-Я.Лехто	SF	Sauber C12	18 авария
19. А.Дзанарди	I	Lotus 107-B	15 авария
9. А.Сузуки	J	Arrows FA14	8 КТ
4. М.Андретти	USA	McLaren MP4/8	12 авария
4. Л.Бадер	I	Lola T93/30	25 подвеска
1. А. де Чезарис	I	Tyrrell 021	19 мотор
0. Э.Кома	F	Larrousse LH93	16 КТ

Лучший круг: Шумахер (40) — 1:41.859 (240.862).
Дистанс: Хилл — 1:7; Прост — 8:9; Хилл — 10:43; Прост — 44:45.

Лучший этап: 1. Прост — 77 очков; 2. Сена — 50; 3. Шумахер — 36; 4. Хилл — 28; 5. Патресе — 11; 6. Брандла — 10; 7-8. Брандла, Херберт — по 9; 9. Бергер — 6; 10-11. Лехто, Фиттипальди — по 5; 12. Алесси — 4; 13. Андретти — 3; 14-15. Альо и Бербергер — по 2; 16-18. Вендлингер, Дзанарди и Уорик — по 1. Бесмазиль: 1. Williams — 105; 2. McLaren — 53; 3. Benetton — 47; 4. Ligier — 19; 5-6. Lotus, Ferrari — по 10; 7. Minardi — 7; 8. Sauber — 6; 9. Larrousse — 2; 10. Arrows — 1.

● Отличный результат показал на утренней необязательной разминке перед стартом английского этапа Эрик Кома — четвертое время. Но со старта его «Ларусса» так и не сдвинулся — подвела трансмиссия.

● «Неоинданный» остановка после фантастического старта», — говорит о неудачах своей команды Петер Заубер. ММКА самым слабым местом машины остается коробка передач.

● Чудом остался жив Дерек Уоррик после столкновения с «Лолой» Бадоера на утренней разминке, произошедшей перед стартом Гран-при Германии под проливными дождями. Англичанина доставили в больницу, но врачи, осмотрев пилота, разрешили ему участвовать в гонке.

● По общему мнению, появление «пейс-кара» в Сильверстоуне не было вызвано

необходимостью — «Лолан» Бадоера остановилась в практически безопасном месте.

● «Пейс-кар» сделал гонку интереснее, — считает Патресе. — Я шел шестым, и езда была достаточно скучной. Как вдруг я оказался в середине карусели из двух десятков автомобилей, в самой гуще адского пекла!»

● За несколько сотен метров до финиша Сена потерял в Англии третье место и с ним два очка, которые ему может не хватить в конце сезона. «Компьютер показывал, что бензина достаточно, а бак был уже пуст», — сокрушался бразилец.

● Ни разу в истории формулы 1 немецкому пилоту не удавалось выиграть Гран-при Германии. Заняв второе место, Шумахер повторил достижение Вольфганга Берге фон Трипса 1961 года.

СПЛОШНЫЕ "НЕТ" ГОСПОДИНА ЛИ



Первое сообщение было как гром среди ясного неба. В информационном бюллетене «Кэмел» говорилось, что «RJ Рейнольдс» не удалось достичь соглашения с командой «Вильямс», несмотря на достаточно сильное желание табачной компании продолжить спонсорство. Однако команда «Бенеттон» по-прежнему будет пользоваться поддержкой «Кэмел». Прошло всего два дня, и стало известно, что

новым покровителем Фрэнка Вильямса стал «Ротманс». И наконец, еще через пару дней, в последних числах июня было официально объявлено, что «Кэмел» прекращает спонсорскую деятельность в формуле 1. Чем же объяснило руководство «Рейнольдс Табакко» такое решение? Предлагаем вашему вниманию интервью руководителя отдела маркетинга фирмы господина Дэнкана Ли.

— Почему вы уходите из Ф1?

— Наше решение было принято как часть абсолютно нового направления в долгосрочной рыночной стратегии для марки «Кэмел».

— Какова же эта новая стратегия?

— Как и любая компания, мы не намерены обсуждать ее. Я уверен, что «Филип Моррис» с радостью захотела бы узнать, какой имидж мы

планируем для «Кэмел» или любой другой нашей марки.

— А может быть, ваше решение вызвано тем, что бюджет RJR пострадал в результате войны цен в США?

— Нет.

— А как насчет нового президента корпорации, это его рук дело?

— Нет. Но он, конечно, одобрил наши планы.

— И все же — почему именно сейчас? На ваше решение как-то повлиял альянс «Вильямс» с «Ротманс»?

— Нет. Еще раз повто-

ряю, что наш уход из Ф1 — результат смены приоритетов для марки «Кэмел», и он был предпринят задолго до объявления сделки «Вильямс»/«Ротманс».

— А повлияла ли как-нибудь на ваш шаг огромная стоимость спонсорства в формуле 1?

— Нет. Конечно, за семь лет, что мы занимаемся чемпионатом мира, цены здорово возросли. Однако новые правила возмут «гонку вооружений» под контроль. Но нас это ни в коей мере не касается.

— Значит ли это, что «Кэмел» отказывается от спортивного спонсорства вообще?

— Нет. Мы по-прежнему рассматриваем его как важную часть нашей рыночной стратегии.

— А во сколько обошлось RJR имя «Кэмел» на бортах «Вильямс» и «Бенеттона»?

— Это закрытая информация. Мы не намерены обсуждать наш рыночный бюджет.

— Не думаете ли вы, что уходя оставляете дверь широко раскрытой для конкурентов?

— Мы достигли больших успехов в Ф1 и в конце нынешнего сезона с нетерпением ожидаем новых. Но компания решила, что пора перенести акцент на другие направления.

— Как вы считаете, вернется ли «Кэмел» в формулу 1?

— Я не могу обсуждать будущие планы компании. Все, что я могу сказать — это то, что мы не возобновим наши спонсорские контракты в будущем сезоне.

Слева сверху — Дэнкан Ли.

По слухам, интерес к «осиротевшему» «Бенеттону» проявляет другой табачный концерн — «Джипан Табакко».

"Добрый день, веселая минутка..."

Формула 1 — дело серьезное. И хотя порой наш брат-журналист и называет эти гонки «большим цирком», все же места для шуток в них не так много. Фирмы здесь ставят на кон миллионы долларов, а гонщики ежесекундно рискуют собственным здоровьем и даже жизнью. И тем не менее, облучившись в чистый комбинезон перед серьезной гонкой, пилоты порой, по примеру бессмертного Сухова, не прочь пошутить.

«Самый смешной анекдот, который я услышал в этот уик-энд! — переспросил газетчика Микеле Альборето в Имоле. — Когда механик моей «Даллары», не найдя запортившегося куда-то амортизатора, решил поинтересоваться у механиков «Бенеттона», не позанимались ли те наши пружины». Оди из традиционных вопросов, которые задают пилотам формулы 1, кем бы они стали, если бы не были гонщиками? «Думаю, что я был бы лучшим в городе дворником! — ответил Джонни Херберт. — Кроме этой работы, я в своей жизни лишь сидел за рулем гоночного автомобиля, да еще стоял за токарным станком на фирме, выпускающей карты. Но после нескольких запоротых осей выяснилось, что токаря я никакая. А вот подметать дорожки — это по мне!»

А еще гонщиков часто спрашивают, кого бы они посадили на заднее сиденье, если бы в «формуле» такое имелося. «Я взял бы Сенну», — сказал в Имоле Андреа де Чезарис. — Думаю, один круг в новом «Тиррелле» навесда отбил бы у Айртоня охоту жаловаться на свой «Мак-Ларен».

Считается, что пилоты — люди суеверные. Число 13, черные кошки, пятницы и т. д. и т. п. Но вот Юкио Катаяма опровергает это мнение: «У меня нет никаких примет, приносящих несчастье. Кроме, разве, одной — я никогда не сражаюсь с женой накануне гонки. Потому я просто не способен сосредоточиться на вождении».

Но иногда пилоты шутят и не слишком удачно. Это было в Зандфорте во время гонки формулы 3, — вспо-

минает Тьерри Бутсен — Лучшим среди нас был тогда Аллен Прост. Он выигрывал все, что можно, и мы решили что-то предпринять. Сколотив небольшую «группу захвата», мы пробрались в его комнату в гостинице и заперли его на балконе. Что-бы успеть к старту, Аллену пришлось разбить окно. Это была самая неудачная шутка в моей жизни. Но Прост в Зандфорте не выиграл...»

А вот что ответил Алессандро Данади на просьбу вспомнить о самом памятном происшествии, связанном с его автомобилем: «Мне было 15 лет, и я иногда украдкой выводил из гаража машину отца. Как-то декабрьской ночью я отправился на свидание с одной очень милой девушкой. Не пешком же идти! К моему несчастью пошел густой снег, и к тому времени, когда я добрался домой, машина напоминала сугроб на колесах. Часа два я потратил на ее очистку — ведь подразумевалось, что автомобиль всю ночь простоял в гараже».

Пилоты формулы унаследуют порой весьма легкомысленно относиться даже к такому серьезному вопросу, как контракт. «В своей жизни я проиграл лишь две пари», — говорит Айртон Сенна. — И оба связаны с моим шрифтом. Как-то раз в Мексико, в ресторане нам подали маленький такой горшочек с замечательным острым перцем. Я предложил Денису пари на пять тысяч долларов, что он не съест весь горшочек. Рон вооружился большой ложкой и умял все подчистую. Правда, лицо у него стало кирпичного цвета, но я остался без пяти тысяч. А в первый раз мы поспорили еще при заключении первого трехлетнего контракта. Мы тогда не сошлись в вопросе гонорара. Но Рон есть Рон. Уступать лишь ради того, чтобы уступить, он не желал. И предложил бросить жребий. Я тогда еще был молодым и глупым и согласился. Монета упала — и это стоило мне два миллиона долларов».

«Х-х-х! Павлины, говорю!» — сказал бы на это красноармеец Федор Иванович Сухов.



прямая очень узкая, и первое торможение может стать последним, если вы подъезжаете сюда в окружении нескольких машин». Но все усилия лидера чемпионата мира опять пропали даром — на старте его автомобиль несколько мгновений оставался стоять как приклеенный. Так что в первый, столь страшный, по мнению француза, поворот его «Вильямс» вошел, жестко схватившись с Сенной за третью позицию. Победенным в этой схватке — чрезвычайно опасной, но, как признали оба, абсолютно честной — оказался бразилец. Едва не столкнувшись с «Вильямсом», он чудом сумел совладать с затанцевавшим на трассе автомобилем. Но гонку продолжил последним.

Целых два круга операторы немецкой телекомпании

«Какой бы мы прекрасной были парой!..» Если бы «Мак-Ларен» вновь стал самой быстрой машиной чемпионата.

RTL заворуженно наблюдали за тем, как Сенна довольно натужно пробирается сквозь строй аутсайдеров — еще год назад ему потребовалось бы для этого вдвое меньше времени. А между тем впереди Прост быстро достал и вскоре расправился с Шумахером, а затем там же, в конце прямой, по внешней стороне обошел и Хилла.

Но посчитав, очевидно, что преимущество француза над соперниками и без того слишком велико, судьба послала ему еще одно испытание — судейскую ошибку. В самом начале гонки, пытаясь уйти от столкновения с потерявшим управление «Лижье» Мартина Брандла, он вынужден был срезать угол в одном из ретардеров. И вскоре после того, как Ален вышел в лидеры, в руках судей появились черные флаги с номером 2 — штраф 10 секунд. «Я не просто удивлен, я возмущен», — говорил потом Прост. — Наказывают лишь того пилота, который использовал срезку

к выгоде для себя, и мы об этом говорили утром перед гонкой на встрече гонщиков и судей». Возмущение трехкратного чемпиона мира можно понять: ровно год назад именно этот поворот срезал Мэнселл и, обойдя Сенну, выиграл Гран-при. И никто его не наказывал.

Разгневанный «Профессор» вернулся на трассу только шестым и за считанные круги расквитался с соперниками. Но до лидера было уже слишком далеко.

И все же Прост не сложил оружия — не было, пожалуй, еще такого, чтобы «маленький Наполеон» сдался, каким бы «Ватерлоо» ни казалось положение на трассе. Он решил атаковать на последней четверти гонки и, передохнув немного, в самом деле за десять кругов до конца бросился в атаку. Расстояние стало медленно, но уверенно сокращаться, дойдя с 25 до 11 секунд, когда «Вильямс» вдруг здорово затрясло на прямых. Тут уж выбирать не приходи-

лось — или шесть очков за второе место или сход и «баранка». Француз, разумеется, выбрал первое. А англичанин, шедший впереди и испугавшийся атаки Проста, вновь прибавил. Он словно забыл, что Гран-при Германии команда «Вильямс» решила пройти без смены колес. При такой тактике в конце дистанции пилоту нужно относиться к покрышкам бережнее, чем скрипачу к своим пальцам. Ведь взорвавшаяся шина может стоить гонщику жизни. Хиллу она обошлась всего лишь в десять очков в зачет чемпионата мира. Цена не дорогая, вот только послужит ли это кареглазому Демону Деймону уроком? Во всяком случае «Профессор» Ален сделал все от него зависящее, чтобы обучить англичанина премудростям гонок формулы 1. Что из этого выйдет, покажет будущее. Но уже теперь охотников сравнивать достижения Мэнселла и неудачи Проста заметно поубавилось.

А. МЕЛЬНИК



1970

1 этап — Кялами, 80 кругов/ 327,52 км; 2. Харама, 90/306,36; 3. Монте-Карло, 80/251,6; 4. Спа-Франкоршам — 28/394,24; 5. Зандфоорт, 80/334,8; 6. Клермон-Ферран, 38/306,09; 7. Брэндс Хетч, 80/341,2; 8. Хоккенхайм, 50/339,45 км; 9. Цельтвег, 60/354,66; 10. Монца, 68/391; 11. Мон-Тремблан, 90/229,16; 12. Уоткинс Глен, 108/399,6; 13. Мехико, 65/325. Система начисления очков: 9-6-4-3-2-1.

Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише этапа; с — сход по техническим причинам, а — авария; * — не финишировал в гонке, но получил квалификационное место; ф — финишировал в гонке, но не получил квалификационное место (прошел меньше 2/3 дистанции); нс — участвовал в тренировке, но в гонке не стартовал; прочерк — не участвовал в соревнованиях;  — лучшее время прохождения круга в гонке; К — двигатель "Косворт", АР — "Альфа-Ромео".

		ZA 7.03	E 19.04	MC 10.05	B 7.06	NL 21.06	F 50.07	GB 19.07	D 2.08	A 16.08	I 6.09	CDN 20.09	USA 4.10	MEX 25.10	Очки
1	Йохен Риндт (А), "Лотос-49С-К" "Лотос-72-К"	4 13*	8 с	 8	2 с	1 1 6	1 1	1 2	1 1	с	нс	—	—	—	45
2	Жаки Икс (В), "Феррари-312В"	5 с	7 а	5 с	4 8	3 3	1 с	3 с	1 2	3 1	с	2 1	1 4	3 1	40
3	Клей Регациони (СН), "Феррари-312В"	—	—	—	—	6 4	—	6 4	3 с	2 2	3 1	3 2	6 13	1 2	33
4	Денис Хьюм (NZ), "Мак-Ларен-М14А-К" "Мак-Ларен-М14D-К"	6 2	2 с	3 4	—	—	7 4	5 3	16 3	11 с	9 4	15 с	11 7	14 3	27
5	Джек Брэбхэм (AUS), "Брэбхэм-ВТ33-К" Джеки Стюарт (GB), "Марч-701-К" "Тирелл-001-К"	3 1	1 с	4 2	5 с	12 11	5 3	2 2	12 с	8 13	8 а	19 с	16 10	4 с	25
		1 3	3 1	1 с	1 с	2 2	4 9	8 с	7 с	4 с	4 2	1 с	2 с	2 с	25
7	Педро Родригес (MEX), BRM P153 Крис Амон (NZ), "Марч-701-К"	16 9	5 с	15 6	6 1	7 10	10 с	15 а	8 с	22 4	2 с	7 4	4 2	7 6	23
		2 с	6 с	2 с	3 2	4 с	3 2	17 5	6 с	6 8	18 7	6 3	5 5	5 4	23
9	Жан-Пьер Бельтуаз (F), "Матра-MS120"	8 4	4 с	6 с	11 3	10 5	2 13*	10 с	21 с	7 6	14 3	13 8	18 с	6 5	16
10	Эмерсон Фиттипальди (BR), "Лотос-72-К"	—	—	—	—	—	—	21 8	13 4	16 15	нс	—	3 1	18 с	12
11	Рольф Штоммелен (D), "Брэбхэм-ВТ33-К"	15 с	17 с	к	7 5	к	14 7	нс	11 5	17 3	17 5	18 с	19 12	17 с	10
12	Анри Пескарролло (F), "Матра-MS120"	18 7	9 с	7 3	17 6*	13 8	8 5	12 а	5 6	13 14	15 с	8 7	12 8	11 9	8
13	Грэм Хилл (GB), "Лотос-49С-К" "Лотос-72-К"	19 6	15 4	16 5	16 с	20 ф	20 10	22 6	20 с	—	нс	20 ф	10 с	8 с	7
14	Брюс Мак-Ларен (NZ), "Мак-Ларен-М14А-К"	10 с	11 2	10 с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
15	Марио Андретти (USA), "Марч-701-К" Рейне Виссель (S), "Лотос-72-К"	11 с	16 3	—	—	—	—	9 с	9 с	18 а	—	—	—	—	4
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 3	12 ф	4
17	Игнацио Джунти (I), "Феррари-312В" Джон Сертиз (GB), "Мак-Ларен-М7А-К" "Сертиз-TS7-К"	—	—	—	8 4	—	11 14	—	—	5 7	5 с	—	—	—	3
		 7	с	12 с	13 с	—	14 6	—	19 с	15 9*	12 с	10 с	5 5	8 с	15 8 3
19	Джон Майлз (GB), "Лотос-49С-К" "Лотос-72-К"	14 5	к	к	13 с	8 7	18 8	7 с	10 с	10 с	нс	—	—	—	2
	Джонни Серво-Гавен (F), "Марч-701-К "	17 с	14 5	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	Джеки Оливер (GB), BRM P153	12 с	10 а	14 с	14 с	5 с	12 с	4 с	18 с	14 5	6 с	10 ф	7 с	13 7	2
22	Дан Герни (USA), "Мак-Ларен-М14А-К" "Мак-Ларен-М7А-К"	—	—	—	—	19 с	17 6	11 с	—	—	—	—	—	—	1
	Франсуа Север (F), "Марч-701-К "	—	—	—	—	15 с	13 11	14 7	14 7	9 с	11 6	4 9	17 с	9 с	1
	Питер Гетин (GB), "Мак-Ларен-М14А-К"	—	—	—	—	11 а	—	—	17 с	21 10	16 ф	11 6	21 14	10 с	1
	Дерек Белл (GB), "Брэбхэм-ВТ26-К" "Сертиз-TS7-К"	—	—	—	15 с	—	—	—	—	—	—	—	13 6	—	1
	Йозеф Зифферт (СН), "Марч-701-К"	9 10	к	11 8*	10 7*	17 с	16 с	20 с	4 8*	20 9	7 с	14 с	23 9	16 с	
	Ронни Петерсон (S), "Марч-701-К"	—	—	12 7	9 ф	16 9	9 с	13 9	19 с	—	13 с	16 ф	15 11	—	
	Джон Лав (RHO), "Лотос-49С-К"	22 8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Джордж Итон (CDN), BRM P153	23 с	к	к	—	18 с	19 12	16 с	—	23 11	20 с	9 10	14 с	—	
	Пит де Клерк (ZA), "Брэбхэм-ВТ26-К"	21 11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Дэйв Чарльтон (ZA), "Лотос-49С-К"	13*12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Андреа де Адамич (I), "Мак-Ларен-М7D-АР" "Мак-Ларен-М14D-АР"	—	к	к	—	к	15 ф	18 нс	к	15 12	12 ф	12 с	к	—	
	Пирс Каридж (GB), "Де-Томасо-308-К"	20 а	13 нс	9 ф	12 с	9 а	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Тим Шенкен (AUS), "Де-Томасо-308-К"	—	—	—	—	—	—	—	—	19 с	19 с	17 ф	20 с	—	
	Питер Лавли (USA), "Лотос-49С-К"	—	—	—	—	к	к	23 ф	—	—	—	—	к	—	
	Сильвио Мозер (СН), "Белласи-К"	—	—	—	—	к	к	—	к	24 с	к	—	—	—	
	Йоаким Боннье (S), "Мак-Ларен-М7А-К"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	к	—	24 с	—	
	Гастон Хатчинсон (USA), "Брэбхэм-ВТ26-К"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 с	—	
	Алекс Солер-Ройг (E), "Лотос-49В-К"	—	к	—	18 нс	—	к	—	—	—	—	—	—	—	
	Брайан Редман (GB), "Де-Томасо-308-К"	—	—	—	—	—	—	нс	к	—	—	—	—	—	
	Хуберт Хане (D), "Марч-701-К"	—	—	—	—	—	—	—	к	—	—	—	—	—	
	Нанни Галли (I), "Мак-Ларен-М7D-К"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	к	—	—	—	
	Питер Вестбюри (GB), "BRM P139"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	к	—	

Trojan T103

Эта английская "конюшня" была одной из множества команд-однодневок, о которых помнят теперь лишь дотошные ста-

тистики. Сконструировав при помощи бывшего главного инженера "Брэбхэма" Рона Тауранака два автомобиля формулы 5000,

на небольшом английском заводе "Троян" задумали построить машину Ф1 и создать собственную команду.

Весной 1974 года на шасси T102 поставили мотор "Косворт", коробку передач "Хьюланд", и очередной "кит-кар" формулы 1 был готов. Но судьба отвергла

новорожденной "конюшне" всего четыре с небольшим месяца. Восемь раз пытался Тим Шенкен преодолеть квалификационный барьер, и дважды ему это не удалось. Но и в шести стартах результаты были удручающие — одно 14-е, два 10-х места и три схода по техническим причинам.

Небольшая группа энтузиастов трудилась очень добросовестно, но большего добиться не сумела. Спонсоров найти не удалось, а те немногие тысячи фунтов стерлингов, что представляли собой бюджет "Трояна", растаяли к концу лета. И после Гран-при Италии команда прекратила свое существование.

Первый старт автомобиля: Гран-при Испании, 28 апреля 1974 года. **Двигатель:** "Форд-Косворт-DFV", 8-цилиндровый, V-образный, 2993 см³, четыре клапана на цилиндр, впрыск топлива "Лукас", мощность 440 л. с. **Коробка передач:** "Хьюланд-FD300", 5-ступенчатая механическая. **Шины:** "Гудьер". **Конструктор:** Р. Тауранака. **Гонщик:** Т. Шенкен (AUS).



Alfa Romeo 179

Несмотря на свое громкое имя, автомобиль этот имеет к знаменитой итальянской фирме довольно отдаленное отношение. Инициатором возвращения зеленого четырехлистника "Альфа-Ромео" в формулу 1 стала небольшая фирма "Аутодельта", главным конструктором которой долгое время работал бывший инженер "Феррари" Карло Кити. Миланский же завод лишь финансировал это предприятие.

Модель 179 — вторая машина "Аутодельты" формулы 1 — появилась в самом конце сезона-79 и заметно отличалась от своей предшественницы "Альфа-Ромео-177". Французский специалист Робер Шоле разработал для нее аэродинамическое оборудо-

вание с использованием граунд-эффекта. Пересмотрен был и мотор — чуть уменьшили ход поршня, оставив тем же рабочий объем. Для нового сезона была подготовлена модернизированная версия 179B, в 1981 году появилась 179C, на которой конструкторы экспериментировали с гидропневматической подвеской, затем 179D, отличавшаяся более низким силуэтом. В 1982 году аэродинамика кузова была переработана еще одним французом — Жераром Дюкаружем, создателем самых знаменитых "Лижье" 70-х — начала 80-х годов. А на последней версии — 179F монокок из сотового алюминия был заменен углепластиковым.

Ни одно из этих ухищрений не помогло. "Альфа-Ромео-179" сразу попала в число крепких середнячков Ф1, но заставила о себе говорить лишь два раза на протяжении своей долгой карьеры — в 1980 году Джакомелли и в 1982 году де Чезарис, стартовав с "поул-позишн", лидировали некоторую часть гонки. Еще раз команда попала на первые полосы спортивной прессы, когда на тренировке Гран-при Германии 1980 года погиб Патрик Депайе.

Вообще 179-я оказалась удивительно невезучей — в 47 гонках пилоты "Альфа-Ромео" 22 раза попадали в аварии. Всего же на этой машине и ее модификациях завоевано 2 третьих, 2 четвертых, 3 пятых, 1 шестое место, 21 очко.

Первый старт автомобиля: Гран-при Канады, 30 сентября 1979 года. **Двигатель:** 12-цилин-

дровый, V-образный, с углом развала 60°, 2995 см³ (78x51,5 мм), 4 клапана на цилиндр, два верхних распределительных вала в каждой головке цилиндров, мощность 520—530 л. с. при 12 300 об/мин, максимальный крутящий момент 336 Н·м при 9300 об/мин, степень сжатия 11:1. **Коробка передач:** 5- или 6-ступенчатая, механическая. **Подвеска:** независимая на поперечных рычагах. **Тормоза:** дисковые с внутренним охлаждением, задние вынесены к коробке передач. **База:** 2780 мм. **Колея:** спереди — 1720 мм, сзади — 1570 мм. **Масса:** 595 кг. **Шины:** "Гудьер", спереди — 10,0/22x13, сзади — 16,2/26x13. **Конструкторы:** К. Кити, Р. Шоле, Ж. Дюкаруж. **Гонщики:** Б. Джакомелли (I), П. Депайе (F), В. Брамбилла (I), А. де Чезарис (I), М. Андретти (USA).



ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

МЕНЯЮ каталог *Automobil Revue* 88 (Швейцария), журналы *Quattroruote* (12—88, 1—89, Италия), *Automotor* (16—19, 21, 22—89), *Автотехника* (3—91), *Автомобильная промышленность США* (1—12—91, 1—5—92) на русское издание *Autokatalog* 1993. Адрес: 246049, г. Гомель, ул. Мележа, д. 14, кв. 29. Махонько Юрий, тел. (0232) 474-005.

МЕНЯЮ книгу В. Захарова "Эти быстрые автомобили" на модели автомобилей (масштаб 1:43). Адрес: 423812, Татарстан, г. Набережные Челны, д. 11/12, кв. 30. Летавину Д.Б.

МЕНЯЮ журналы "ЗА РУЛЕМ": 7—9—64, 2—6, 8, 10—12—66, 1—4, 7—12—67, 1—12—68, 1—10, 12—69, 1, 4—8, 10, 11—70, 1—78, 7—80, 4—81, 3—83, 6, 10—84, 4—86, 12—88, 6—89, 1, 3—93, все журналы в хорошем состоянии. ТРЕБУЮТСЯ любые журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ (кроме 1—3 и 5—12 за 1993 г.). КУПЛЮ проспекты и книги о F1. Адрес: 603132, г. Н.Новгород, ул. Адм.Макарова д. 10, кв. 34. Круглов А.В.

МЕНЯЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за первое полугодие 1993 года на чертежи форсированного двигателя мотоцикла ИЖ—Юпитер-5. Адрес: 167026, Республика Коми, г. Сыктывкар, Школьный пер., д. 15, кв. 60. Волков В.В.

МЕНЯЮ полный альбом (16 листов, 25х30 см, в хорошем состоянии) марок. Марки на темы: космос, спорт, техника, искусство, флора и фауна. ТРЕБУЮТСЯ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990—92 годы. Адрес: 247400, Беларусь, Гомельская обл., г. Светлогорск, м/р-н 3, д. 49, кв. 83. Атрощенко С.В.

ПРОДАЮ новый мотоцикл "Урал-соло-650" (модель ИМЗ-8.123, 40 л.с.), кроссовый мотоцикл ИЖ-К15, 6/у, в хорошем состоянии, мотоцикл ЧеЗет 125-516, 6/у, в хорошем состоянии. Адрес: 640026, г. Курган, ул. Пушкина, д. 69, кв. 23. Смирнов А.Г. тел.: (35222) 5-66-65.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990—91 гг. и 1—92. Адрес: 320027, Украина, г. Днепропетровск, ул. Дзержинского, д. 35, корп. 5, кв. 56. Титарь Юрий Григорьевич.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ, все кроме 2, 3—90 и 1—91. Адрес: 445057, г. Тольятти, Приморский бульвар, д. 19, кв. 20. Идогову А.Н.

КУПЛЮ или ОБМЕНЯЮ на журналы "ЗА РУЛЕМ" (с 1975 по 1992 гг.) каталог спортивных автомобилей *Sport avto*. Адрес: 440066, г. Пенза, пр-кт Строителей, д. 22, кв. 69. Михайлов С.А.

КУПЛЮ (дорого) журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990 год (кроме 3, 4) и 7—93. Адрес: 665000, Иркутская обл., г. Тайшет, ул. 8-го Марта, д. 3, кв. 31. Курис А.Н.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ все за 1992 год, 7—93, МОТО все за 1993 год. Хорошую оплату гарантирую. Адрес: 343120, Украина, Донецкая обл., г. Доброполья, м/р Молодежный, д. 31, кв. 28. Гордиенко С.В.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ с июня 1990 по июнь 1993 года. Без согласования не высылать. Адрес: 603105, Н. Новгород, ул. Агрономическая, д. 136, кв. 88. Нечаев Р.А.

КУПЛЮ журналы *Motocyclist* (США) и журнал *МОТО* 3, 4, 6, 7—92. Адрес: 427410, Удмуртская Республика, г. Воткинск, ул. Ленинградская, д. 15, кв. 8. Бронникову А.

КУПЛЮ книги издательства *Hallwag*: *Nachkriegswagen* и *Personenwagen der 60er Jahre*. Адрес: 744007, Туркменистан, г. Ашгабад, ул. Азади, д. 50, кв. 8. Бушкин О. Ю. тел. (36300) 47-82-51.

СМЫСЛ БЫТИЯ



Двукратный чемпион СССР по кольцевым автомобильным гонкам, кандидат технических наук, мастер спорта Валерий Георгиевич Шахвердов (1914—1993).

Впервые я увидел Шахвердова в 1960 году. На трассе «Невское кольцо» в Ленинграде как раз заканчивалась тренировка. Темно-зеленую, очень низкую гоночную машину окружили механики. Из кокпита виднелся лишь яйцевидный (тогда такие носили) шлем. Потом показались две вытянутые руки, которые ожидающе замерли. За них механики вытянули поджарого смуглого человека. Сняв шлем и перчатки, он тихим ровным голосом назвал им три понятия — жиклер, свечи, передаточное отношение главной пары — и удалился. Остроконечный, бритый, загорелый череп, резкие черты лица, безупречно белая сорочка с короткими рукавами — он удалился, не оборачиваясь.

Потом мы познакомились. Он был эрудирован и элегантен, со всеми обращался на «вы» и в каждом жесте, каждом слове чувствовалось внутреннее благородство. Свободно говорил по-немецки и по-французски. Валерий Георгиевич преподавал в Военно-воздушной инженерной академии имени Можайского, был кандидатом технических наук, отменным авто- и мотогонщиком, а также, впрочем, пожалуй, не «также», а

«самое главное» — он был конструктором гоночных автомобилей.

Вместе со старшим лейтенантом Сергеем Сергеевым, известным ленинградским мотогонщиком, капитан Шахвердов — оба были армейскими спортсменами, как тогда говорили, «пробил» у командования Ленинградского военного округа «добро» на постройку гоночных автомобилей.

Хорошо помню те времена, когда на старт выходили разношерстные (другого слова и не подберешь) спортивные и гоночные автомобили. Они будто явились из фантастических снов дилетанта: кузова, оборудованные кусками «победовских» крыльев и капотов, авиационных подвесных топливных баков, оснащенные еще и немислимыми киями, «фонарями», безумной формы обтекателями. И вдруг среди этого сонма самоделок появились три одноместных гоночных автомобиля с открытыми колесами и чисто выведенными поверхностями кузовов. Эти машины выглядели вполне по-европейски, и хотя под капотами у них были «победовские» моторы, форсированные всего лишь до 60 л. с., их максимальная скорость достигала 180 км/ч.

Шахвердов рядом с машиной ГМ-20 1957 года.

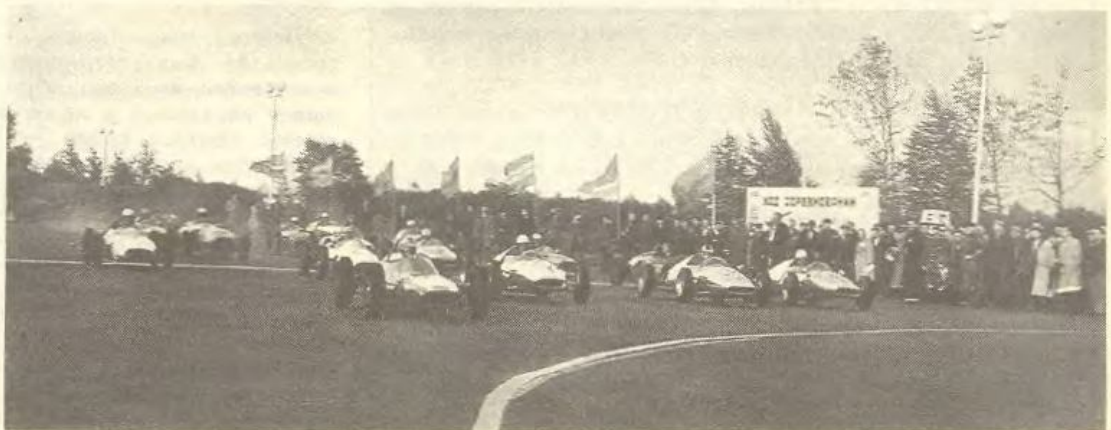
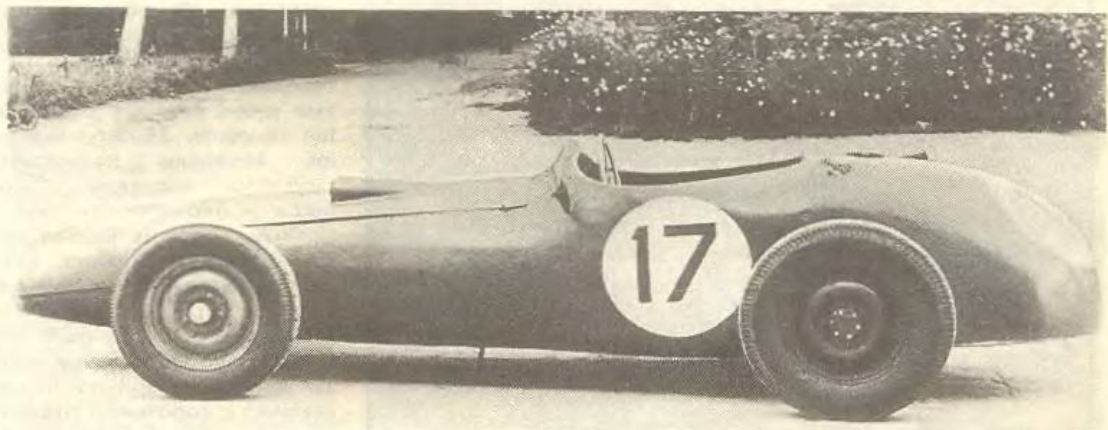
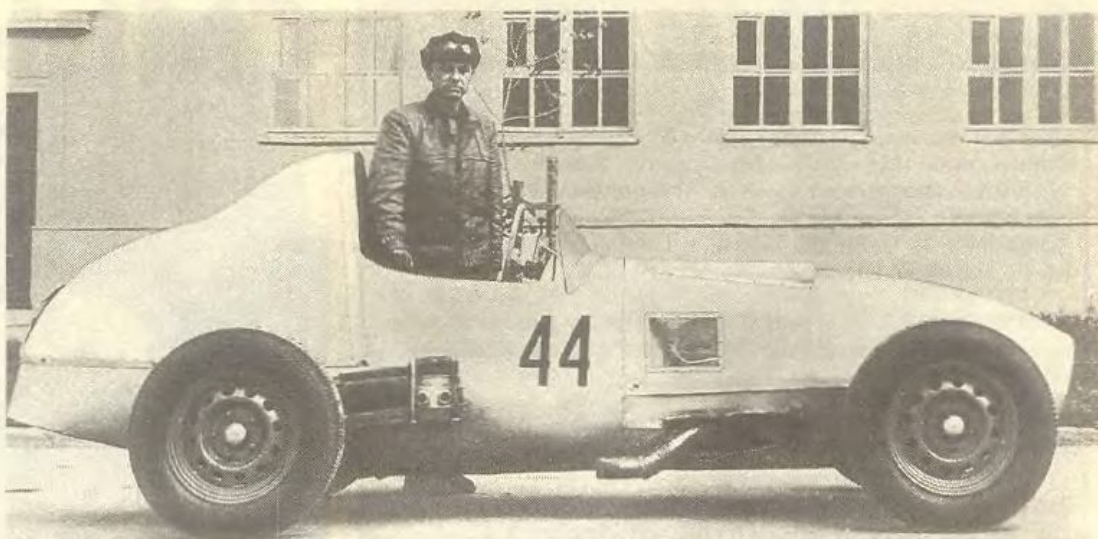
Двигатель — форсированный ГАЗ-20 (2120 см³, 60 л.с. при 3800 об/мин). База — 2500 мм. Снаряженная масса — 800 кг. Скорость — 180 км/ч. В 1958 году установлен форсированный двигатель ГАЗ-21 (2445 см³, 84 л.с. при 4000 об/мин).

На чемпионате страны 1957 года, где дебютировали машины ГМ-20, Шахвердов 50 метров до финиша вынужден был толкать свой автомобиль — вышел из строя мотор. Правда, его коллега по команде Александр Суховой на другой машине ГМ-20 был вторым.

На гоночной ГА-22 Шахвердов дважды выигрывал чемпионат страны. Двигатель — форсированный ГАЗ-21 (2445 см³, 90 л.с. при 4000 об/мин). База — 2380 мм. Снаряженная масса — 900 кг. Скорость — до 200 км/ч.

Международные автомобильные гонки в Ленинграде 1962 года. Шахвердова нет на старте — он за кадром. Однако он играл активную роль в организации этих соревнований и вскоре сам пересел на гоночный «Мелькус» — такой, на которых стартовали гонщики ГДР.

Шахвердов первым в нашей стране организовал не только постройку трех однотипных гоночных машин, но и гоночную «конюшню» в округе. Его первая модель ГМ-20 в 1957 году «задала тон», а на следующий год увидела свет новая конструкция — ГА-22. У ГМ-20, чтобы опустить карданный вал (двигатель еще размещался впереди), перед главной передачей Шахвердов установил понижающий редуктор. Но на ГА-22 он положил «волговский» мотор на левый бок, карданный вал пропустил справа от сиденья гонщика, а редуктор главной передачи сместил вправо. Эта очень низкая машина с пространственной рамой-фермой оказалась удачной, и на ней «Шах», как между собой называли его спортсмены, дважды (в 1958 и 1960 годах) стал чемпионом СССР. Но двукратных чемпионов страны тогда уже хватало, а вот машину оригинальной компоновки (с боковым карданным валом) Валерий Георги-



евич построил первым в стране. И не только построил, но и вызвал волну подражаний. Его примеру последовали В. Косенков, Ф. Хайдуков, В. Ильин и автор этих строк.

Казалось, не изобрел он ничего нового — такую компоновочную схему можно было видеть в деталях на страницах книги его земляка В. Бекмана «Гоночные автомобили» еще в 1941 году. Важно было примером убедить спортсменов — «делай, как я».

Шахвердов говорил, не повышая голоса, неспешно. Помню в 1965 году на чемпионате страны в Ленинграде, увидев меня носившимся с батареей секундометров на груди, он спросил: «Лев, неужели в этом (он сделал вращательное движение кистью) для тебя и есть *raison d'être*?» Лишь позже узнал я значение этих слов — «смысл бытия». Для Шахвердова он был не в суете, а в результате дела, за которое он брался.

Начинал Валерий Георгиевич с мотоциклетного спорта. Выступал на тяжелых машинах классов 500 и 750 см³. В 1947 году выиграл матчевую встречу Москва — Ленинград по зимнему кроссу, а годом раньше на первенстве страны стал бронзовым призером. Кажется, последний его успех на мотоцикле относится к 1952 году, когда он занял второе место на чемпионате Ленинграда по кольцевым гонкам.

Но уже в 1950 году Шахвердов дебютировал в автомобильном спорте. Вместе с Эдуардом Залгаллером на «Москвиче-400» он вышел на старт 300-километровой гонки первого чемпионата СССР. Треть дистанции они прошли на пятом месте, но затем нижнеклапанный двигатель не выдержал напряжения, вызванного недопустимо высокой (8,5 единиц) степенью сжатия.

Потом руки у Валерия Георгиевича не доходили до автомобильного спорта — увлечение горными лыжами, кандидатская диссертация — и только в 1956 году он занялся машиной ГМ-20. В общей сложности три ГМ-20 да две ГА-22 плюс еще одиннадцать одинаковых ГА-500 класса 500 см³, построенных на том же авторемонтном заводе ЛВО по инициативе Шахвердова, создали определенную техническую базу для бурного развития автомобильного спорта в Ленинграде.

В городских таксопарках № 1 и № 2, на автобазах «Росмолоко» и «Скорой помощи» вслед за ним стали строить спортивные и гоночные машины. В команде ЛВО на машинах Шахвердова выросли и обрели известность как спортсмены М. Ковалев, А. Суховей, Г. Шаронов, Ю. Протасов, В. Новожилов. Конечно, не будь в городе на Неве других энтузиастов, кроме Шахвердова, не существой гоночной трассы, не, но счастливое стечение обстоятельств помогло. За тринадцать лет, с 1957 по 1970 годы, ленинградские гонщики 18 раз выигрывали золотые медали чемпионов страны по кольцевым гонкам, 22 раза — серебряные и 19 раз — бронзовые.

Это было поколение людей ищущих, инициативных. Может быть, эти слова покажутся затертыми, утратившими изначальный смысл. Но все же... Именно ленинградские активисты (и не без участия Шахвердова) взялись за организацию у себя международных гонок в 1961, 1962, 1966, 1970 годах. Когда в 1963-м у нас в стране появились первые «Мелькус-Вартбурги» с двухтактными моторами, одним из первых взялся за их освоение Шахвердов. Он пригласил в Ленинград самого Хайнца Мелькуса, участвовал в организованном им семинаре для наших гонщиков, сам выступал на его машинах. И несмотря на уже солидный возраст и деликатный в обращении автомобиль, Шахвердов в 1964 году занял на нем четвертое место на чемпионате страны. Он стартовал на «Мелькусе» в 1963 году на международных гонках в Минске, выезжал в 1965-м уже как тренер с нашей сборной на матч СССР — Италия по автоспорту.

Валерий Георгиевич Шахвердов оставил заметный след в истории автоспорта нашей страны. Он скончался в мае этого года, незадолго до открытия после длительного перерыва трассы «Невское кольцо». Как сейчас вижу этого человека. Белая нейлоновая рубашка, сквозь прозрачный карман которой просвечивает пропуск в боксы. Изящные шорты и противосолнечные очки. «Лев, а тебе не кажется, что после «мелькусов» и «эстоний», кольцевые гонки у нас на века?» — звучит в ушах его вопрос. Он был большим оптимистом.

Л. ШУГУРОВ

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

ПРОДАЮ двигатель мотороллера с документами и з/частями, требует ремонта. Адрес: 646230, Омская обл., Азовский р-н, с. Азово, ул. Победы, д. 8, кв. 2. Разводов Олег.

КУПЛЮ модели (масштаб 1:43) автомобилей России и СССР, самоделки высокого качества, журналы ЗА РУЛЕМ, Моделист-конструктор, Авто-Ревю, Клаксон, Сделай сам, АМС—АВТОМОТОСПОРТ. Без предварительного согласования материалы не присылать. Адрес: 660131, г. Красноярск, а/я 21267.

КУПЛЮ каталог для коллекционеров моделей автомобилей, модели советских автомобилей (масштаб 1:43). Предложения по адресу: 620146, г. Екатеринбург, ул. Амундсена, д. 55, кв. 155. Лукин В.А.

ПОМОГУ приобрести коллекционные модели (1:43) итальянской фирмы «Bburago» по 3,5—4 тыс. за шт. Желательно указывать код. Адрес: 117449, Москва, ул. Гримау, д. 3, корп. 2, кв. 59. Федотов А.В.

КУПЛЮ поршень (с кольцами, 2 или 3 ремонта) для кроссового мотоцикла ЧеЗет-250. **ПРОДАЮ** журналы ЗА РУЛЕМ за 1982—88 гг. Адрес: 285611, Украина, Ивано-Франковская обл., Долинский р-н, д. Рахиня. Гирник Василий.

КУПЛЮ АМС—АВТОМОТОСПОРТ 1, 6—91 и 2—92. Адрес: 247600, Белоруссия, Гомельская обл., г. Хойники, ул. Первомайская, д. 3, кв. 12. Яскевич Валерий Михайлович.

МЕНЯЮ специальный выпуск газеты «Спорт-экспресс» — «Формула 1» на журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ 1, 2—91 или 1, 2—92. Предлагаю к обмену журналы ЗА РУЛЕМ за 1992 год. Адрес: 391710, Рязанская обл., г. Михайлов, РТС, ул. Луговая, д. 21. Олисов Олег.

Многодетная семья купит микроавтобус РАФ-2203, 6/у, комплектный, не очень дорого. С предложениями обращаться по адресу: 626400, Тюменская обл., г. Сургут, ул. Ленина, 35/1, кв. 3. Ященко В.А.

КУПЛЮ журналы ЗА РУЛЕМ 3, 7—12—92. Адрес: 624300, Свердловская обл., г. Кушва, ул. Фадеевых, д. 20, кв. 5. Токарев Дмитрий.

МЕНЯЮ АМС—АВТОМОТОСПОРТ 3, 4—1993 на АМС—АВТОМОТОСПОРТ 6—1991 и 6—1992 г. Куплю любую информацию о Формуле 1. Книги, журналы, плакаты, каталоги и т.д. 220101, Республика Беларусь, г. Минск, ул. Малинина, д. 30, кв. 3. Тел. (0172) 48-75-22. Кастрицкий Андрей Леонидович.

КУПЛЮ книги, журналы о мотокроссе, видеокассеты с записями о мотокроссе, а также полный комплект импортной мотокроссовой экипировки для мужчины и новый кроссовый шлем (США). 646580, Омская обл., г. Усть-Ишим, ул. Советская, д. 72, кв. 2. Яшкин Игорь Иванович.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ 2—1990; 5, 6—1991 по 100 руб. за номер, а также иностранные автожурналы и автокаталоги по недорогой цене. 652080, Кемеровская обл., г. Тайга, д. 30. Карпов Н.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990—92 годы (все номера) по цене 200 рублей за номер, в хорошем состоянии, или обменяю на журналы ЗА РУЛЕМ 5—1982; 1, 2, 4—1983; 3, 4, 5—1984; 9, 10, 11—1985; 1, 3, 5—12—1986. Республика Коми, г. Сыктывкар, ул. Петрозаводская, д. 40, кв. 20. Красильников Александр.

КУПЛЮ журнал «HOT ROD» (США), АМС 2, 5, 6 за 90 год; 3—6 за 1991 год. Собираю информацию о хот-родах и фирмах KOENIG, BRABUS, KREMER, ARDEN. Телефон в Москве: 289-26-95.

Команда ЗИЛа пребывала в отличном настроении. Наконец-то приобретенные еще зимой технические усовершенствования были отлажены и установлены на гоночный седельный тягач перед седьмым этапом Кубка ФИА по кольцевым гонкам на немецкой трассе «Нюрбургринг». В том числе и электронное управление впрыском топлива фирмы «Лукас». Эта система по многим параметрам контролирует работу двигателя и в зависимости от данных подает в цилиндры оптимальное количество топлива, обеспечивая практически полное сгорание смеси. Такие системы применяют большинство участников состязаний грузовиков.

Польза от новинки была очевидна. На свободной тренировке Александр Маркин показал второй результат, а в официальной — пятый. Автомобиль явно прибавил в резвости, а установленные по всей трассе «Нюрбургринг» (длина одного круга 3,025 км, дистанция 13 кругов) приборы, контролирующие уровень загрязненности выхлопных газов каждого автомобиля в ходе гонки, показали, что ЗИЛ после «Мерседес-Бенца» — самый экологически чистый тягач из всех машин, представленных в Кубке ФИА. Так что поводов для беспокойства у наших не было, а Маркин имел хорошие шансы показать свои лучшие результаты в сезоне на глазах 250 тысяч зрителей, до отказа заполнивших трибуны и холмы немецкого кольца. Кроме того, Саша имел поддержку в лице англичанина Ричарда Уокера, который тоже выступал на ЗИЛе.

Маркин стартовал с пятой позиции и поначалу проигрывал пять секунд возглавившему гонку французскому Жерару Кине («Мерседес-Бенц-1733») и Уокеру. Однако вскоре нашему гонщику удалось обогнать испанца Мануэля-Сантоса Карлоса («Мерседес») и вплотную приблизиться к немцу Хансу Георгу фон дер Марвиту (MAN 19.322UXT). Шесть кругов Маркин атаковал соперника и, наконец, вышел на третье место. И вдруг, как гром среди ясного неба, судья на дистанции выкинул перед его автомобилем черный флаг. Это означало, что Александр снят с заезда из-за излишнего дыма в выхлопных газах. Решение,

прямо скажем, весьма загадочное. Во-первых, дыма не было видно. Но даже если приборы зафиксировали то, что не может увидеть человеческий глаз, в таком случае судьи по существующим правилам вначале должны предупредить гонщика. Этого не было сделано, Маркину не предоставили возможности сбавить темп и сразу применили «высшую меру наказания». В-третьих, MAN Марвита, например, так копил, что за шесть кругов, пока его преследовал Александр, лобовое стекло его ЗИЛа напоминало противосолнечные очки. Пришлось потом целый час сагу отмывать специальным шампунем. По непонятным причинам этого не заметили ни судьи, ни чуткие приборы.

Справедливости ради стоит отметить, что некоторые арбитры принесли нашему гонщику извинения за допущенную ошибку, но десяти очков за третье место, увы, не вернешь. Заезд выиграл Кине, за ним финишировали Уокер, Марвита, Сантос Карлос, француз Жан Перре («Рено-МАК») и немец Райхардт Хагерман («Мерседес-Бенц-1733»).

Перед второй гонкой пришлось внести изменения в программу лугасовской системы. Уменьшили подачу топлива в ущерб мощности и динамики, но зато полностью исключили возможность появления дыма. Маркин, стартовав последним из семнадцатого ряда (более двухсот метров его отделяло от тех, кто начинал гонку

первым), финишировал четвертым после Кине, Уокера и Сантоса Карлоса. Позади остались Марвита и Хагерман, занявшие соответственно пятое и шестое места. Нельзя не порадоваться за Ричарда Уокера. Длительный перерыв, связанный с тяжелой травмой, не отразился на его мастерстве. Англичанин во втором заезде проиграл победителю всего 3,2 секунды.

Между тем организаторы седьмого этапа преподнесли нашему гонщику еще один неприятный сюрприз. Они объявили, что проведут главный финал, результаты которого, впрочем, не идут в общий зачет Кубка, для участников, имеющих лучшие места по итогам только первого дня. Это означало, что

ЧЕРНЫЙ ФЛАГ НА ТРАССЕ «НЮРБУРГРИНГ»



Как мы уже сообщали, Александр Маркин по просьбе зрителей участвовал в утешительном финале на первом этапе в Англии и занял второе место (он на снимке слева). В центре — победитель 63-летний гонщик из Германии Ханс Дейнхардт. Справа — англичанин Дик Паунтейн, занявший третье место.

Александр выйдет на старт лишь утешительного заезда, да еще из последнего 22-го ряда.

В центре трассы было установлено огромное телевизионное табло, показывавшее ход гонки с помощью камер, в том числе расположенных на вертолете. Так вот, весь заезд на экране красовался только ярко-желтый ЗИЛ Маркина. Тому были причины. Наш гонщик покорила зрителей неудержимым напором. После второго круга он — двенадцатый, после четвертого — шестой. В итоге Александр примчался к финишу вторым в нескольких метрах от «MAN-Феникса» самого мощного и тяжелого класса.

После седьмого этапа усилиями дуга Маркин — Уокер марка «АМО ЗИЛ» уверенно вышла на третье место в заводском зачете после «Мерседеса» и MAN. В этом самом легком классе тягачей победа Жерара Кине, судя по всему, предрешена — у него 189 очков, на 35 больше, чем у Марвита. Александру Маркину (72 очка) предстоит отчаянная борьба за четвертое место с голландцем Теунисом Холстешем («Скания-113М») — 89.

Тем временем в среднем классе (11.951—14.100 см³) чемпионский титул практически обеспечил себе финский гонщик Харри Луостаринен («Сису-SR340»). Здесь продолжает удивлять его соотечественница — миниатюрная и милоклавная Минна Куопала, выступающая на машине этой же марки. Она настоящий кладезь талантов — прекрасная лыжница, знаменница в конных скачках, мотокроссменка, гонщик формулы «Форд», чемпионка своей страны по картингу. После германского этапа Минна переместилась на пятое место. В тяжелом классе машин (14.101—18.500 см³) лидирует немец Маркус Острич, буйвавший по пятам его преследует прошлогодний чемпион англичанин Стив Парриш (оба на «Мерседес-1450»).

Впереди у участников Кубка ФИА всего три этапа — в Чехии, Бельгии, Испании.

В. ЛОГИНОВ



«Разбор полетов» между Бакошем (слева) и Густафссоном в паддоке.



АКСАМО: ДЕВЯТЬ ЛЕТ СПУСТЯ

Наверное, чтобы по-настоящему ощутить упругий напор ветра перемен, обязательно надо вернуться спустя годы туда, где не был долгое время. Тогда спешащее сознание твое, словно обретая в знакомом ориентире долгожданный привал, пробудит память, услужливо подскажет неожиданное сравнение, поможет заново осмыслить минувшее.

Мы едем в Аксемо. В небольшую шведскую деревушку неподалеку от Йончепинга, где девять лет назад мне довелось побывать бу-

дучи тренером сборной страны на чемпионате мира в Европе по картингу. Ныне соревнования рангом пониже — «Трофей СИК», да и выезд наш поскромнее. Вместе просторного государственного «йкаруса» — забитая доверху запчастями, резиной, канистрами, палаткой частная «девятка» с картоном на крыше Александра Кузнецова — тренера московской ДЮСШ. Кроме него, в экипаже еще двое — председатель комитета картинга России Василий Скрыль, единственный наш гонощик Дмит-

рий Щеглов и автор этих строк. Понятно, с таким перегрузом главная тема разговоров под мерный шум трущихся о крылья покрышек, не о предстоящих гонках, а о том, доедем или не доедем до Аксемо. По счастью, в Петербурге компании нам составил на своем «Дайатцу» энтузиаст картинга Кузьмин, решивший совместить деловую поездку в Швецию с приятным созерцанием соревнований. Примета времени: в 1984 году сборная везла своих бо-

лельщиков в составе команды — переводчика из ЦК ДОСААФ и сотрудника КГБ. Теперь не только болельщики, но и сами участники отправляются на гонки за рубеж за свой счет. Отчасти поэтому и не было сейчас с нами единственного, как говорится, действующего гонощика, с кем бы мог я провести время в воспоминаниях о делах минувших дней — москвича Петра Бушланова.

А поговорить, ей богу, было о чем. Ведь тот далекий уже чемпионат Европы остался для нашего картинга своего рода вершиной, и его результат никому из отечественных картингистов так и не удалось до сих пор превзойти. Помимо то легкое замешательство, в котором пребывали соперники, увидев в протоколе контрольных заездов класс «Интерконтиненталь С» на седьмом и восьмом местах мало кому известных вие Восточной Европы Михаила Ухова и Петра Бушланова. А мы, боясь признаться друг другу, про себя мечтали о месте в «шестер-

ке», а там, как говорится, чем черт не шутит...

Умученный теснотой в машине и долгой дорогой, Дима Щеглов анибал мои ностальгическим рассказам, похоже, с тем же чувством, как если бы слушал очевидца Бородинского сражения: мол, были люди в наше время.

Тем более, что байки мои перемежались прагматическими тренерскими установками Кузнецова: «Ты, Дим, коней-то особо не гони. Моторчик у тебя единственный. Главное — доехать».

Впрочем, приписать «лошадей» своего «Ротакса» Щеглову довелось не сразу по приезде на место. Тренировки накануне официальных стартов оказались платными. «Пусть тренируются те, кто не умеет ездить», — поднимал бровью дух спортсмена здоровой шу-

той Кузнецов, разминая тушенку с картошкой в походном котелке. — А валюта нам еще понадобится. Остается только позавидовать тренерской интуиции: деньги действительно, очень скоро пригодились, когда уже в официальной тренировке на моторе Щеглова «кончился» старенький цилиндр. Проклинал про себя нашу бедность и восстановил в памяти английскую фразу: «ай хав з литл проблем», что в переводе означает «у меня маленькая проблема», — отплевываясь Сава не поиска подходящего цилиндра.

Заграница согласилась нам помочь исключительно за деньги. Изрядно взвинченный цилиндр Кузнецов купил у немцев из бывшей ГДР почти по цене нового. Что называется, дорого яичко к Христову дню. Однако операция поиска и купли-прода-

жи заняла слишком много времени, и Щеглов так и не успел выступить в двух отборочных заездах. Благо участников собралось только 26, и все они автоматически попадали в предфинал, а суботиние результаты определяли лишь место на старте.

Впрочем, кое-кто сражался в отборочных заездах так, словно на кону стояла корона чемпиона. В первом же отборочном заезде формулы С хозяин трассы Андерс Габриэльссон и венгр Андраш Бакош сцепились не на шутку. Кончилось тем, что швед в правом повороте после длинной прямой бесцеремонно въехал в бок лидировавшему Бакошу. После этого столкновения оба остались на обочине. Выяснение отношений продолжилось в паддоке, где венгр умолял Габриэльссона признаться в своей, мягко говоря, ошиб-

ке. Но Андерс был непреклонен: дескать, гонки — не балет, и тому же именно он как раз ехал правильно. На том и расстались.

Что ж, швед действительно, мог чувствовать себя уверенно, имея за плечами безоговорочную поддержку судей. Чем иным можно объяснить то, что в предфинале весь пелотон гонощиков пять минут ждал, когда Габриэльссону заменят свечку. Впрочем, это снисхождение арбитров не помогло Андерсу, и тот вынужден был стартовать в главном финале из последнего ряда.

Признаюсь, давно не видел я такого яркого спектакля, какой разыграли на мокрой от дождя трассе в финале шведы Магнус Олссон, Габриэльссон и бельгиец Жо Гоффингс. Сперва я считал в уме сколько раз менялся лидер в заезде, потом, чтобы не сбиться стал делать заметки в блокноте. Но потом настолько увлекся зрелищем, что забыл про свою бухгалтерию.

Почему заезд возглавил Гоффингс. Но вскоре его настиг Габриэльссон — помните он стартовал из последнего ряда. Мы уже знаем, что Андерс не любит, когда перед ним маячит чья-то спина и что подчас в таких ситуациях ему отказывает самонаблюдение. Так вышло и на этот раз. На пятом круге Габриэльссон в отчаянной атаке развернулся и пропустил вперед сразу нескольких соперников. А на пятом лидеры стал наступать Олссон. На одном из кругов они четырежды обогнали друг друга, толкаясь боковыми обтекателями и нанося на задние обтекатели. А когда к 15-му кругу (это ровно половина дистанции) трассу выкатали до сухого асфальта, к двум беглецам неумолимо стал приближаться все тот же Габриэльссон. За шесть кругов до финиша он-таки настиг Олссона. Они несколько раз менялись местами, но напор и жесткая манера езды Андерса в итоге сказались. Своим словом, А Магнус, похоже, так расстроился, что чуть было не пропустил вперед и голландца ван Давелена, который под ключевым флагом даже подпрыгнул в карте, чтобы обогать шведа. Но все-таки на какие-то сан-

Formula C	Мотор	Шасси	Шины	Тренировка	Очки			Места		
					AB	BC	AC	П. Ф.	Ф.	
Жо Гоффингс (В)	Kali	Kali	Dunlop	42.783	2	6	7	2	1	
Андерс Габриэльссон (S)	Pavesi	Kali	Vega	41.855	16	2	2	20	2	
Магнус Олссон (S)	TM	MS	Dunlop	42.913	21	5	6	3	3	
Джон ван Давелен (NL)	TM	Kali	Bridg.	42.709	0	3	8	14	4	
Фредерик Валльберг (S)	Pavesi	Top	Vega	41.847	4	0	3	1	5	
Юрген Бауман (D)	TM	CRG	Dunlop	43.913	9	13	12	4	6	
Петер Рилел (S)	KZH	Mach-1	Vega	42.100	5	20	5	6	7	
Андраш Бакош (H)	KZH	Mach-1	Vega	41.807	18	21	0	19	8	
Андерс Селерберг (S)	Pavesi	Top	Vega	44.377	14	18	11	10	9	
Кристер Селитедт (S)	Pavesi	Birel	Vega	44.265	20	17	17	12	10	

Intercontinental-C	Мотор	Шасси	Шины	Тренировка	Очки			Место		
					I	II	III	П/Ф	Ф.	
Оливе ван дер Хайден (В)	Pavesi	Kali	Dunlop	42.065	19	0	0	2	1	
Арилекка Маттайяни (SF)	TM	CRG	Vega	43.658	5	5	5	3	2	
Лео Андер (NL)	TM	All Kart	Bridg.	43.828	22	6	4	6	3	
Мартин Стенсори (N)	Pavesi	Top Kart	Vega	42.837	2	3	2	5	4	
Виктор Турквич (PL)	Pavesi	CRG	Dunlop	43.081	3	2	3	4	5	
Даниэль Нюланд (S)	Pavesi	Birel	Vega	43.634	4	8	10	7	6	
Хуберт Хеллен (NL)	TM	Tony	Vega	44.549	11	11	12	12	7	
Ренцо Гаи (D)	KZH	Mach-1	Vega	43.984	26	13	21	10	8	
Марини Бьернацкий (PL)	TM	CRG	Vega	44.313	10	12	8	8	9	
Патрик Штремберг (S)	Pavesi	Kali	Vega	44.166	6	17	11	9	10	
Дмитрий Щеглов (R)	Rotax	KC-90	Bridg.	—	25	26	17	14	15	



Норвежца Ярне Гасланда можно считать вместе с Бакошем самыми большими неудачниками гонок в Аксамо. Выиграв предфинал, он из-за технических неполадок смог в итоге занять лишь 19-е место.

тиметры Олссон оказался впереди.

К сожалению, в финале класса «Интерконтиненталь С» борьба за лидерство по-

лучилась менее интересной. Тут практически вне конкуренции оказались бельгиец Оливье ван дер Хайден и финн Арипекка Матикайнен. Но наше внимание, понятно, было приковано к Диме Щеглову. Стартовав с 14-го места, он ушел на дистанцию одиннадцатым, а вскоре, воспользовавшись тем, что два его соперника развернулись на мокрой трассе, переместился на девятую позицию. И быть Диме в «де-

сятке», если бы ему достало чуть больше умения и хладнокровия. Увы, для Щеглова этот старт оказался первым в жизни по дождю на импортной резине. Четырежды он разворачивался и улетал с трассы, откатившись в итоге на 15-е место.

Как тут не вспомнить, что здесь же в Аксамо девять лет назад тоже на мокрой трассе в одном из отборочных заездов Михаил Рябчиков сумел обойти даже

будущего чемпиона Европы и занял второе место. Остается только пожалеть, что сильнее наши гонщики — Бушланов, Комаров, Федоров — не смогли приехать в Швецию. Тогда, уверен, воспоминания о нынешней гонке в Аксамо были бы более приятными, под стать тем, что остались у меня после чемпионата 1984 года.

С. НЕЧАЮК,
спец. корр. АМС
Фото В. СКРЫЛЯ

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

КУПЛЮ АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990—92 годы и 3—1993 год по любой цене; Авто-Ревю за 1991—1993 годы (100 руб. за номер); проспекты, книги и другие материалы о Ф1.

ОБМЕНЯЮ МОТО 1, 2—1991; 3, 4—1992 на АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990—91 гг. КУПЛЮ любую другую литературу о Ф1. 153012, г. Иваново, ул. Черникова, д. 31, кв. 86. Светлов М. В.

КУПЛЮ АМС—АВТОМОТОСПОРТ 2—1993 год или 31—34 стр. этого номера. 410069, г. Саратов, пр-т Строителей, д. 4а, кв. 67. Русанов К. А.

КУПЛЮ АМС—АВТОМОТОСПОРТ все номера за 1991 г.; все за 1992 г. и 1—4 за 1993 г. по цене 300 руб. за номер, в хорошем состоянии. 670050, Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Чкалова, д. 19, кв. 10. Золотарев М. В.

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

Город, который не хочет быть в стороне

Не в пример древним летописям, редкий нынешний путеводитель вспоминает о Зарайске. Тихий провинциальный городок, словно иллюстрация к роману классика прошлого века, стоит в стороне от всех магистралей. Но есть в нем, по крайней мере, две достопримечательности: кремль, построенный в XVI веке, и кроссовая трасса.

«Я хочу, чтобы люди знали — есть такой город», — сказал генеральный спонсор коммерческого мотокросса, проходившего в Зарайске 8 августа. Президент фирмы «Радуга» Сергей Скорочкин так объясняет, почему он вложил почти два миллиона только в призовой фонд соревнований.

Очевидно, подобный патриотизм — общая черта жителей подмосковного городка — не часто на мотокроссе встретишь женщин весьма преклонного возраста, которые, как в Зарайске, столь самозабвенно болели бы за отважных спортсменов. Кроме них, на кросс прибыли — тоже весьма редкое явление — администрация города, местное телевидение и, конечно, тысячи горожан. Для удобства до кольца пустили автобусный маршрут. Скорочкин заказал вертолет, чтобы зрители могли покатаются и посмотреть соревнования сверху, привез буфет и коммерческую палатку. Спонсор умудрился даже организовать хорошую погоду и небольшой дождик с утра для полива трассы.

Впрочем, бабули все же были начинающими фанатами кроссов, которые проводятся здесь не первый год. Но нужно было видеть, с каким удовольствием болельщики-ветераны объясняли им происходящее. Основная борьба в финале «свободного класса» развернулась между неоднократным чемпионом страны Андреем Ледовским и восходящей звездой мотоспорта — семнадцатилетним Максимом Лебедевым. Максим сразу всех покорила своими фантастиче-

ски высокими прыжками — пожалуй, он проводил в воздухе гораздо больше времени, чем на земле. Начав гонку третьим, на очень крутом вираже он обошел петербуржца Сергея Колодкина и устремился в погоню за лидером. Ледовской старался держаться далеко впереди, но несколько раз Максиму удавалось почти полностью сократить разрыв, что послужило причиной горячих споров среди зрителей: обгонит или нет?

Этот поединок совершенно затмил все остальное, происходящее на трассе, а в соревнованиях, между тем, участвовали мастера высшей лиги. Но никто — ни Сергей Колодкин, ни Сергей Евдокимов из Тулы — не смогли приблизиться к лидеру.

А в классе мотоциклов с колясками отношения принялись выяснять Николай Иванютин и молодой, но уже опытный московский гонщик, Михаил Кашурников. Почти весь заезд машины шли вровень. Несмотря на падение, Кашурников и Яковлев смогли нагнать своих именитых соперников и, в одном из поворотов все-таки обогнали их, финишировав первыми.

Под конец было устроено состязание на самый красивый прыжок. Покоренный мастерством спортсменов, Скорочкин увеличил спецприз «Парящий орел» до 100 тысяч рублей. Впрочем, зрители требовали наградить Максима Лебедева сразу, не отказываясь, однако, от зрелища, в котором приняли участие пять спортсменов. Москвич Вячеслав Дементьев также продемонстрировал незаурядное мастерство, которое было отмечено по-

ощрительным призом. Восторженные зрители собрались было качать своего любимца, но Лебедеву удалось скрыться за спинами судей.

Все происходящее немного напоминало уютный семейный пикник. Зрители хорошо отдохнули, спортсмены получили крупные призы — все остались довольны. А Сергей Скорочкин, воодушевленный успешным началом, уже вынашивает грандиозные планы: провести финал чемпионата СНГ в будущем году, сделать коммерческие кроссы регулярными, проводить автогонки... Не лучшее ли это доказательство того, что отечественный мотоспорт вступает в новую, современную фазу своего существования? Похоже, многие дороги теперь поведут в Зарайск.

О. КОРНЕЕВА
Фото А. ГУРЕВИЧА

КОММЕРЧЕСКИЙ МОТОКРОСС. ЗАРАЙСК.

Свободный класс: 1. А. Ледовской (Санкт-Петербург); 2. М. Лебедев (Москва); 3. С. Евдокимов (Тула); 4. С. Колодкин (Санкт-Петербург); 5. Овчинников (Москва).

Мотоциклы с колясками: 1. М. Кашурников — Д. Яковлев (Москва); 2. Н. Иванютин — Н. Хорев (Москва); 3. С. Романов — В. Авсеев (Москва).





СКАЗКИ ОБ ИТАЛИИ

«Синее спокойное озеро в глубокой раме гор, окрыленных вечным снегом, темное кружево садов пышными складками опускается к воде, с берега смотрят в воду белые дома, и все вокруг похоже на тихий сон ребенка».

Очевидно, можно в нынешней Италии найти такое же сказочно тихое местечко, какое увидел Максим Горький почти сто лет назад. Только вряд ли стоит искать его поблизости от Кампаньяно, Мизано Адриатико или Маджоне, где расположены автогоночные трассы, принимающие у себя национальный чемпионат по «кузовному кольцу». Но именно здесь произошла история, которую великий писатель, родившись на сто лет позже, обязательно использовал бы как сюжет для одной из своих романтических и поучительных сказок.

Об участии заводской команды ВАЗа в CIVT — Чемпионата Италияно Вело-

чита Туризм — наш журнал рассказывал уже не раз. В первом номере за 1993 год мы писали о том, как на высокой ноте — победой Владимира Егорова в Монце — завершили вазовцы предыдущий сезон. А нынешней весной тольяттинская команда отправилась в Италию, не просто руководствуясь олимпийским принципом «не победить, а участвовать», а одним из фаворитов.

Этому немало способствовал уход Джанкарло Наддео и Марко Барончини — лидеров класса А4, в котором выступает наша команда. Оба итальянца решили попытать счастья в других классах, а в А4 однозначных лидеров не осталось. Правда, ушел и лучший вазовский «итальянец» Егоров, однако Борис Маслов и Сергей Гурьянов уже поднабрались опыта на трассах Апеннинского полуострова, а у нас в России они Владимиру и раньше не уступали.

Кроме того, мучения с новым автомобилем ВАЗ-21083-07 явно подходили к концу. 1600-кубовый мотор с 16-клапанной головкой цилиндров и системой впрыска топлива, разработанной немецкой фирмой «Кноблох», развивал 150 л.с., что позволяло как минимум на равных соперничать с одноклассниками — «Тойотой-Королла», «ФИАТом-Уно-турбо», «Сузуки-Свифт».

Конечно, слабые места еще оставались, ведь работа по доводке гоночного автомобиля практически не прекращается никогда. Самым серьезным недостатком мотора оставались металлургические дефекты в итальянском литье головок цилиндров и неполадки в работе системы впрыска.

Именно отказ насоса высокого давления в этой системе лишил шансов Гурьянова в первой же гонке — 18 апреля на «Аутодромо ди Валлелунга» в местечке Кам-

паньяно, недалеко от Рима.

На старт почти 60-километровой дистанции (18 кругов по 3242 метра) Маслов и Гурьянов вышли, показав третье и четвертое время. Сразу стало ясно, что оптимизм вазовцев был оправдан. И хотя Сергея подвел насос, Борис после половины дистанции уверенно занимал второе место и стремительно — по полсекунды на круге! — накатывался на лидера, «Тойоту-Короллу» Джованни Оньо. Он даже показал лучшее время круга, превысив результат обладателя «поул-позишн» (128,69 км/ч). Однако в Валлелунге сказке еще не суждено было стать былью — за шесть кругов до финиша у «Самары» обломилась ступица.

И все же на следующем этапе, на автодроме «Санта-Моника» в городке Мизано Адриатико, близ Форли,

Борис Маслов и его ВАЗ-21083-07 нагнали страху на итальянцев.

Маслов вышел-таки в лидеры. С утра шел дождь, к половине шестого вечера, когда дается старт заезду автомобилей классов А3/А4, самого позднего в программе гоночного дня, он нехотя прекратился. Вазовцы обули «полумокрую» резину и со старта вырвались вперед. Но выглянуло солнышко, и трасса стала быстро подсыхать. Гурьянов к этому моменту выбыл из борьбы, как потом выяснилось, оказалась та самая трещина в головке цилиндров — дефект литья. А Маслов отчаянно отбивался от атак двух «ФИАТов-Уно» Давида Бернаскони и Марио Ольдани. В конце концов на подсыхшей трассе Борис уступил и финишировал третьим. Что ж, место на пьедестале — совсем неплохо. Но какво же было удивление тольяттинца, когда судьи пригласили его не на третью, а на самую верхнюю ступеньку! Оба ФИАТА были дисквалифицированы за использование не разрешенного охладителя наддувочного воздуха. Так «самары» добились свою вторую победу в Италии. Но, как выяснилось, главные события были еще впереди.

До следующего этапа, который проходил на автодроме имени знаменитого итальянского гонщика 20-х годов Баконина Борзаккини в предместье Перуджи, городке Маджигоне, времени было достаточно — целых две недели. И команда ВАЗа посвятила его устранению всех недостатков. «Основное внимание мы уделили трещинам в головке цилиндров», — сказал ведущий инженер «конюшни» тольяттинский Джон Барнард Евгений Николаевич Понятенко. — Очень нам в этом помог бывший гонщик и классный инженер-конструктор Александр Пономарев. Кроме того, удалось наконец отладить систему впрыска. Так что в Маджигоне мы ехали с тайной надеждой на победу».

Уже контрольные заезды показали, что надежда эта не лишена оснований, а по результатам квалификации «самары» заняли первое и второе места на старте, причем Маслову удалось установить рекорд. Он первым в классе А4 преодолел



«Шкода» при финансовой поддержке «Фольксвагена» выставила в итальянском чемпионате крепкую команду, куда вошли два местных спортсмена — Дино Капеллу и экс-пилот Ф1 Беппе Габбиани. Но это не помогло — в классе А4 «фавориты» не могут пока состязаться с «ладами».

1650-метровое кольцо быстрее, чем за минуту.

Правда, старт Борису не удался — может, помешало волнение, а может, недостаточно разогретыми оказались покрышки — так или иначе бело-голубая «Самара» под номером 98 пролетела мимо первого же поворота. Маслову удалось выбраться на трассу, но гонку он продолжил шестым.

Автодром в Маджигоне — коротенький, с виражами малого радиуса и самой длинной прямой — едва 300 метров. Естественно, что на такой «технической» дорожке очень многое зависит от мастерства водителя. А с этой точки зрения вазовские профессионалы — лучшие из лучших гонщиков России. Они стоят бесспорно выше итальянских пилотов треть-

го и четвертого эшелонов. Единственное преимущество хозяев — вкатанность, за сезон они участвуют во многих десятках гонок самого разного ранга. Однако класс — есть класс. На 10-м (из 26-ти) круге Маслов был уже третьим и вскоре настиг «Альфа-Ромео-33» Фаусто Бриндани. А впереди между тем спокойно и уверенно, и с каждым кругом наращивая к тому же отрыв, мчался Гурьянов. Итальянским болельщикам осталось переживать лишь по поводу того, сумеет ли удержать «Альфу» второе место. Не сумела. За полкруга до финиша, воспользовавшись ошибкой явно занервничавшего соперника, Маслов вышел вперед и финишировал вторым, опередив итальянца менее чем на полсекунды.

Сколько радости было в тольяттинском лагере, каким сладким было шампанское на пьедестале! Однако на этом романтическая часть наших сказок об Италии заканчивается и начинается поучительная.

Сразу после финиша гонки коллегия технических комиссаров чемпионата устроила «самарам» детальнейший техосмотр, результатом которого стал серьезный разговор с руководством вазовской команды. «Здесь не было ничьей злой воли», — говорит Евгений Понятенко. — И хотя произошло все довольно неожиданно, судьи поступили гораздо мягче, чем если бы хотели оградить «своих» от посягательства заезжиков гастролеров».

Все дело в том, что когда три года назад итальянцы



А это — типичная картина в состязаниях самого мощного класса А1, где один из главных конкурентов немецкие БМВ.

КАРЬЕРНЫЕ СТРАСТИ

пригласили российских гонщиков принять участие в собственном чемпионате, было достигнуто полюбовное соглашение — приезжайте на машинах национальной регистрации и учитеесь на здоровье. Но как только начнете выигрывать — будьте любезны, позаботьтесь о международной омологации в ФИА. Что это такое? Это значит, что двигателей с 16-клапанной головкой и впрыском топлива должно быть выпущено не менее 2500 штук в течение 12 месяцев. И бумага об этом должна уйти в Париж, на площадь Согласия, где находится штаб-квартира Международной федерации.

Естественно, что пока «лады» не претендовали на высокие места, на отсутствие такой бумаги смотрели сквозь пальцы. Но когда после четырех этапов, из которых к тому же вазовцы участвовали лишь в трех, Маслов вышел в лидеры в классе А4, а Гурьянов занял третью строчку протокола, руководство чемпионата развело руками: «Извините, уговор дороже денег! До тех пор, пока мы не получим омологационную карту на ВАЗ-21083-07, участие ваших машин в чемпионате приостанавливается».

Всю эту историю рассказали в закрытом парке «Невского кольца» во время гонки чемпионата России Евгений Понятенко и один из лучших в недавнем прошлом пилотов страны, а ныне руководитель лаборатории кольцевой техники ВАЗа Юрий Кацай. Но — странное дело — на лицах их не заметно было обреченности: «Мы твердо намерены довести дело до конца. К сожалению, мысль о продолжении сезона пришлось оставить — по правилам нужно принять участие в семи из десяти этапов чемпионата, продолжающегося с марта по октябрь. Так что получить омологацию мы уже не успеем. Но еще в этом году будет выпущена партия новых моторов, а к маю планируется изготовить требуемые две с половиной тысячи. Так что бумагу в ФИА можно отправлять уже сегодня. И копить деньги на визит в Италию будущей весной!»

Что ж, пожелаем маленькой кольцевой команде гигантского автозавода, чтобы их «сказки об Италии» стали былью уже в будущем году.

А. МЕЛЬНИК

Фото В. КРЮЧКОВА и из архива редакции

Лучшие спортсмены России, среди которых были в основном тольяттинские гонщики, выступать отказались. Подали протест в оргкомитет, собрав около 40 подписей, и присоединились к зрителям второго этапа чемпионата страны по автомобильному кроссу.

«Судите сами, — обиженно говорил один из спортсменов, — за три заезда по жесткой трассе в Подольске полностью сотрется комплект резины. А одно колесо стоит сейчас до 50 тысяч. И машины угробим на ямах. Вон ребятам через неделю на чемпионат Европы ехать, — он показал на оставшуюся на прицепе красную багги, — так разобьют подвеску и сделать не успеют».

Рассказывали также о торчащей посреди дороги арматуре, о лужах с «вот таким!» слоем извести на дне, о том, какие камни убирали гонщики, ходившие смотреть трассу. И на дно карьера мы спустились далеко уже не в радужном настроении.

Вот и предмет раздоров. Пожалуй, целиком кольцо просматривается только с горки — стены карьера или с крыши стоящей рядом пожарной машины. Что до покры-

тия... Позднее мне удалось проехать по кольцу в личной, ничем не защищенной «восьмерке» главного судьи Бориса Карпова. Да, ямы, да, лужи. Действительно, жестко, действительно, россыпь мелких камней с острыми краями — при желании можно подсчитать вероятность того, что они порвут шины или полетят в идущий сзади автомобиль. Только следует иметь в виду, что это известняк, который, по понятиям геологов, довольно мягкий. Впрочем, отдаю сие на суд специалистам. «Ехать же можно!» — горячился Борис Карпов.

Ему было отчего горячиться. Лет тридцать назад здесь прекратили добычу известняка, и до 1991 года этот карьер использовали как городскую свалку. До сих пор используют, несмотря на запреты. А два года назад на соседнем цементном заводе Карпов выпросил бульдозер, расчистил трассу, организовал спортивно-технический комплекс «Каньон», принялся благоустраивать карьер и проводить авто- и мотокроссы и даже детские соревнования.

Поиск спонсоров, работа судей на кроссе, покупка, а то и изготовление немногочисленной атрибутики — тех же

стартовых флагов — являются исключительно заслугой СТК: Карпова, исполнительного директора, секретаря, бухгалтера и электрика. Что касается многих бытовых неудобств, например отсутствия гостиницы, — в распоряжении организаторов были «своих» 270 тысяч да стартовые взносы, на которые особо не размахнешься. Тем более, что только денежные призы составили около 200 тыс. рублей.

Чтобы не сорвать гонку, пришлось еще раз прогнать по трассе три бульдозера, из-за чего старт в субботу сильно задержали. И вот, наконец, воскресенье, финальные заезды.

Неожиданностей в этот день не было: многие заранее называли победителей. Но гонка всегда захватывает, особенно кросс, где на контактную борьбу смотрят сквозь пальцы. Вот Николай Коротенко, единственный стартовавший тольяттинец, обходит на коротком прямике Константина Колобкова, загнав его вбок, и через некоторое время останавливается, не закончив круга. После гонки его машину уберут трактором и она будет тяжело плестись за ним, совсем как больной чело-





век. Из-за поворота появляется «восьмерка» Вячеслава Климкина из Рязани. Он продолжает гонку со смятым капотом, а на последнем круге машина не выдерживает и Вячеслав вынужден сойти. Обидно. Мимо проносится пензенец Сергей Самсонов. На двери водителя глубокая вмятина, однако ни разу Сергей не уступает лидерства и финиширует первым.

Финальный заезд багги с объемом двигателя 3500 см³. Здесь гонку повел Алексей Шаров. Еще бы, с двигателем «Порше»! Правда, не с новым, однако позволившим намного обогнать даже занявшего второе место Юрия Самохина. А вот третьим после упорной борьбы стал Александр Галин из Уфы.

Багги с двигателем 1300 см³ всегда казались мне слишком хрупкими, да простят мне азартные спортсмены, вполне доверяющие своим машинам. Фарид Батретдинов из Набережных Челнов в первом же повороте переместился со второго места на последнее и всю гонку отыгрывался. Он финишировал третьим. Его земляк Илгиз Мустафин сумел проехать первым все десять кругов. Ему хватило времени даже на то, чтобы загнать Федора Дивина на бровку, постоять некоторое время, а потом, справившись с развернувшейся машиной, всех обойти на целый круг.

Конечно, жаль, что зрители так и не увидели борьбы сильнейших гонщиков России: Бориса Котелло, Владимира Бузланова, Игоря Крюкова. Быть может, они погорячились с оценкой трассы — на все воскресенье четыре проколотых колеса и ни одного разбитого камнями стекла? А не может ли быть так, что вся суeta — хитрый маневр

тольяттинцев? Перебаламутили народ, зная, что чемпионат России состоит из шести этапов, в зачет идут три лучших результата, а следующий этап — в Тольятти...

Уже под конец соревнований передавали слова одного из именитых: «Нет, трасса не подходит», — страсти не умолкали. Только кипеть бы им на «кольце», а не вокруг него.

И еще один вопрос вертится на языке: почему трасса, соответствующая стандартам, оказалась подходящей и для московского пролога марафона «Париж — Москва — Пекин», и для прошлогоднего чемпионата России и почему эта же трасса оказалась совсем не пригодной теперь?

О. КОРНЕЕВА
Фото В. КРЮЧКОВА



НЕ ДО ЖИРУ, БЫТЬ БЫ ЖИВУ

Сожалею, но наш прогноз, сделанный в статье «Спидвей на крутом повороте» (АМС, 1993, № 2) о том, что в ближайшие годы российский гонщикам угрожана роль статистов на международной арене, полностью подтвердился. Более того, их результаты в нынешнем сезоне оказались более удручающими, чем в прошлом. Что-то не припомню, чтобы наши гонщики не попадали ни в один из восьми финалов личных и командных чемпионатов мира и Европы. С прошлым годом роднит только Кубок европейских чемпионов. Поскольку здесь отсутствует предварительный отбор, вновь в решающем соревновании на трек в финском Тампере был представлен победитель личных чемпионатов России двух последних лет Сергей Кузин из Балаково. Увы, его девятое место — слабое как утешение.

Не спасли престижа отечественного спидвея и опытные Михаил Старостин, Ренат Марданшин и Григорий Харченко, которые призываются под флаги сборной России из польских клубов, где они выступают по контрактам. Дело в том, что Польша, нивелируя во всех областях жизни, как говорится, хлопот полный рот, сохранила тем не менее высокий уровень развития спидвея и по количеству клубов, успехам в международных соревнованиях вывела этот вид спорта на четвертое место в Европе. Да, наше трио имеет здесь значительно больше стартов, чем их коллеги в России, но выигрывают они, увы, в командах второй лиги, где соперники либо очень молоды, либо откровенно слабы. Так что стимулов для роста мастерства, учитывая еще и крайне низкие заработки, у Старостина, Марданшина и Харченко в Польше нет. Григорий, правда, не смог помочь россиянам из-за травмы. Но и вполне здоровые легионеры тоже производили впечатление находящихся на

стадии восстановления после тяжелой болезни. В велосипедном спорте есть дисциплина, называемая гонкой с выбыванием. По похожему принципу проводятся практически все чемпионаты по спидвею. И роль выбывших, то есть последних на предварительных этапах, с удивительным постоянством доставалась российским гонщикам. Восемь из них начали борьбу в личном чемпионате мира, и ровно половина отсеялась уже в первых оборонных соревнованиях. Олег Кургузин и Риф Сантгареев продержались до четвертьфинала, а Михаил Старостин и Флор Калимуллин уехали ни с чем после полуфинала континентальной зоны Европы, проводившегося в Польше.

Никого не могла вдохновить победа Волохова, Кургузина и Марданшина в первом отборочном соревновании командного чемпионата мира. Ведь обыграли мы гонщиков Латвии, Словении, Украины и Франции, замыкающих спидвейную таблицу о рангах. На следующем этапе нам противостояли сборные Германии, Италии и Австрии. Реальными соперниками были только немцы, но им-то наши и проиграли, несмотря на усиление команды Старостиных.

Похолодала картина и в мировом первенстве среди пар.



Один из сильнейших мастеров спидвея России Риф Сантгареев готовится к очередному заезду.

Первый барьер Сантгареев, Марданшин и запасной Кургузин преодолели легко, победы австрийцев и французов. На полуфинал наши тренеры делегировали уже молодежный состав: Кузин — Калимуллин, поскольку выиграл здесь у команды США и Австралии может принести только неудержимому фантасту.

В «четвертушке» чемпионата мира в гонках по длинному треку успешно выступал Кургузин. Он арендовал у известного нашим читателям германского спонсора русских ледовиков Рольфа Кольба мотоцикл всего за 300 марок и заняла третье место. У Марданшина никаких шансов продолжить путь в первенстве не было. Но и у Олега произошла осечка в полуфинале. Здесь такая же участь постигла Волохова и Сантгареева.

И уж совсем бесславно закончились выступления наших гонщиков в чемпионате Европы по травяному треку и в первенстве среди юниоров. В обоих соревнованиях первыми и последними барьером стали отборочные старты.

«Не до жира, быть бы живу» — к этой фразе вполне можно свести мысли о состоянии спидвея в России. Реальными соперниками были только немцы, но им-то наши и проиграли, несмотря на усиление команды Старостиных.

Похолодала картина и в мировом первенстве среди пар.

уходящего года, считают они, — то, что удалось сохранить спидвей в России. Пусть у нас осталось всего десять клубов, а во многих из них едва теплится жизнь, но они все-таки действуют и выступают в соревнованиях. Основной тормоз — острейшая нехватка трековых мотоциклов из-за того, что ни у ЦАМК, ни у команды нет денег на покупку новых мотоциклов. Если такой проект осуществится, возможно, впервые пройдет чемпионат России в этой дисциплине.

Комментируя точку зрения специалистов, нельзя не согласиться, что острейшая нехватка валюты для покупки мотоциклов действительно отбросила российский спидвей далеко назад. И можно только аплодировать Центральному автотомотоклубу за приобретенную для главных команд технику. Но, заметьте, все мысли, устремления его специалистов вновь обращены в основном на международную арену, на участие наших гонщиков в чемпионатах мира и Европы. И это не случайно.

ЦАМК — в своем роде уникальная в мировой практике организация, которая обеспечивает мотоциклистов, комплектует и направляет за рубеж спортивные делегации по спидвею. Здесь его власть всевластна, и с ней он ни при каких обстоятельствах расставаться не хочет. Между тем ни в одной стране центральные клубы и федерации к таким полномочиям не стремятся: они в силу своих возможностей помогают клубам, курируют их работу, внутренних и международных календарей, отдавая опять-таки предпочтение инициативе на местах.

У нас, как видите, все иначе. При таком монополизме сумеет ли ЦАМК восстановить былой авторитет нашего спидвея на международной арене? Думается, нет, поскольку Центральный клуб — не бездонная валютная бочка. Да, закупленные ледовые мотоциклы, судя по всему, обеспечивают нормальное участие российских гонщиков в предстоящих личных и командных чемпионатах мира, поскольку лидеры Владимир Фадеев и Александр Балахов имеют собственные машины. А вот четыре для гонщиков классических

треков проблему не решат. Существует — аксиома: сильные клубы — сильная сборная. Если так, то ждать успехов российских гонщиков в международных соревнованиях вряд ли приходится. Ибо наши спидвейные клубы живут на скудном паек. Однако сумели же отечественные профессионалы-мотокроссмены отыскать спонсоров, которые и организуют соревнования с большими призовыми фондами, и закупают японские мотоциклы по ценам значительно выше, чем требуются для трековых машин. Они проявляют и готовность субсидировать зарубежные поездки, а тем числе и на официальные соревнования. А чем хуже спидвей? Неужели у нас в коммерческой среде не найдется людей, готовых оказать ему финансовую поддержку? Их нужно искать. Иначе мы еще долго будем следовать знаменитому олимпийскому принципу: главное — не победа, а участие. Но он, увы, славы не приносит.

Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА

ЛИЧНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО СПИДВЕЮ. КОРОТКИЙ ТРЕК. Финал стран Содружества. 23 мая. Кингс Линн, GB. 1. Ли Адамс (AUS) — 14 очков; 2. Энди Смит (GB) — 13; 3. Мартин Дугард (GB) — 11; 4. Джейсон Лайонз (AUS) — 10; 5. Джо Спринг (GB) — 10; 6. Крис Луке (GB) — 9; 7. Дейвид Маллетт (GB) — 9; 8. Гэри Хавелок (GB) — 8; 9. Дейвид Норрис — 8; 10. Митч Шира (NZ) — 6; 11. Ричард Найт (GB) — 6.

Скандинавский финал. 13 июня. Саймайоки, SF. 1. Томми Кнуудсен (DK) — 14; 2. Пер Юнссон (S) — 13; 3. Томи Рикардссон (S) — 12; 4. Брайан Каргер (DK) — 11; 5. Петер Карлссон (S) — 10; 6. Ханс Нильсен (DK) — 9; 7. Хенрик Густавссон (S) — 9; 8. Джон Йоргенсен (DK) — 9; 9. Герт Хандберг (DK) — 7.

Континентальный полуфинал. 13 июня. Прага, CS. 1. Армадо Кастелья (I) — 13; 2. Золтан Адаман (H) — 12; 3. Антал Кюш (H) — 11; 4. Богумил Брел (CS) — 10; 5. Ярек Крижаняк (PL) — 10; 6. Славомир Дробик (PL) — 9; 7. Герд Рикс (D) — 9; 8. Николас Кокки (LV) — 4.

Континентальный полуфинал. 14 июня. Елена Гуря. 1. Томаш Голлоб (PL) — 12; 2. Петр Свист (PL) — 12; 3. Марвин Кокс (GB) — 11; 4. Вацлав Милх (CS) — 10; 5. Антон Каспер (CS) — 10; 6. Золтан Хайду (H) — 9; 7. Петр Палок (PL) — 9; 8. Михаил Старостин (R) — 8; 9. Флор Калимуллин (R) — 3.



Мотосалон

ВЕЧНАЯ МОЛОДОСТЬ «ОППОЗИТА»



Для мотоциклов прославленной немецкой фирмы БМВ двухцилиндровый оппозитный двигатель уже семьдесят лет служит такой же визитной карточкой, как и бело-голубая эмблема, символизирующая пропеллер авиационного двигателя — напоминание об истоках «Баварского моторного завода». Верой и правдой служили эти двигатели на военных самолетах Кайзеровского воздушного флота, но после окончания Первой мировой войны производство самолетов было Германией запрещено.

Путь к конверсии нелегок, и лишь в 1923 году на Парижском автосалоне было продемонстрировано новое изделие фирмы — мотоцикл БМВ-R23. Созданный знаменитым конструктором Максом Фрицем, он обладал всеми особенностями, характерными и для многих современных мотоциклов марки — двухцилиндровый оппозитный двигатель с про-

долным расположением коленвала, привод на заднее колесо карданным валом, трубчатая дуплексная рама.

Много воды утекло с тех пор, но двухцилиндровые «оппозиты» неизменно оставались в производственной программе фирмы. Своеобразное признание их технического уровня — обилие подражаний и прямых копий, возникших по всему миру. Наши ирбитские и киевские мотоциклы, одна из армейских моделей «Харлей-Дэвидсон», французские «Ратъе», японские ДСК и «Лиллак», китайские «Чжанг-Сянг»... Но качество баварских мотоциклов охраняло их от какой-либо конкуренции со стороны подражателей.

А ведь было время, когда казалось, что жизнь «оппозита» подошла к логическому финалу. В 1983 году миру было продемонстрировано новое семейство мотоциклов БМВ с четырехцилиндровыми рядными двигателями.

Вскоре они полностью вытеснили на конвейере 1000-кубовые двухцилиндровые мотоциклы. А затем появился и трехцилиндровый вариант нового двигателя, грозивший окончательно потеснить старую схему. Но последнее слово сказали покупатели. Хотя они и неплотом встретили новую серию, но и от старой отказываться не собирались. Фирме пришлось даже возобновить производство снятых с конвейера моделей. И сейчас выпуск моделей новой серии «К» к традиционной «R» относится как 50:50.

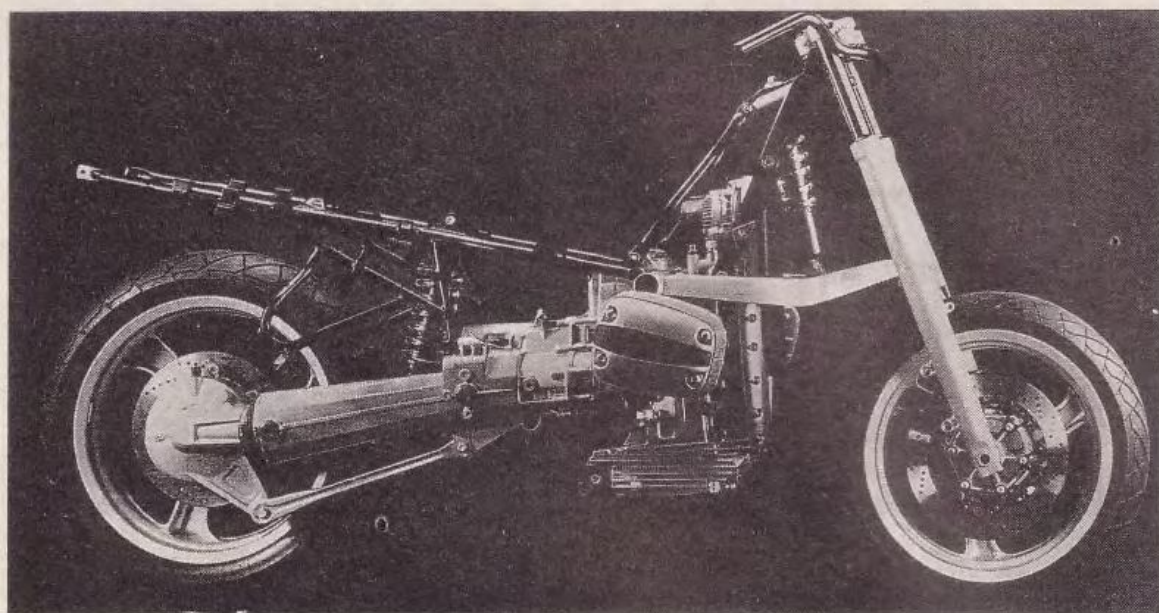
Все это, вместе с отчетливо выраженной модой на «классику», и определило выбор подарка, который фирма решила преподнести самым верным клиентам к своему юбилею. Ровно через 70 лет после выпуска первого мотоцикла с двухцилиндровым оппозитным двигателем БМВ начинает производство «оппозитника» нового поколения. Как говорится, от

прежних моделей позаимствованы только крепеж и схема расположения цилиндров. В остальном же новый БМВ-R1100R явно желает выглядеть «мотоциклом XXI века».

Две черты традиционного «оппозитника» казались явно архаическими в 1990-е годы: привод клапанов от центрального распределителя длинными штангами и воздушное охлаждение. В новом двигателе распределительные валы «переехали» в головки цилиндров. Правда, короткие штанги и коромысла все-таки сохранены — инженеры фирмы решили, что при обычном расположении распределителей непосредственно над клапанами ширина двигателя получится чрезмерной. По сравнению с «оппозитниками» предыдущей серии ширину двигателя удалось даже сократить: с 840 до 732 мм. Кулачки вала воздействуют на гидротолкатели, позволяющие поддерживать неизменный зазор в распределительном механизме. Головки цилиндров четырехклапанные — по два впускных и два выпускных клапана на каждую.

В системе охлаждения перехода на «воду» пока не произошло (напомним, что оппозитная схема создает прямо-таки идеальные условия для охлаждения цилиндров потоком набегающего воздуха). Взамен применена довольно популярная в последние годы система, в которой хладагентом выступает масло из системы смазки двигателя. Для лучшей эффективности в системе работают два масляных насоса: один подает масло к агрегатам в картере, другой — к головкам цилиндров — самой напряженной в тепловом отношении части двигателя.

Еще одно нововведение не использовалось до сих пор в оппозитных двигателях фирмы, хотя и давно применяется в двигателях серии «К»: система впрыска топлива «Бош-Мотроник». Форсунки установлены во впускных патрубках, а общий микропроцессор управляет работой и системы впрыска, и зажигания, устанавливая наиболее оптимальные моменты подачи топлива и опережения зажигания в зависимости от режима работы двигателя. В выпускную систему встроены регулируемый катализатор. От двигателя крутящий момент передается на



Техническая характеристика мотоцикла БМВ-R1100R

Двигатель — двухцилиндровый, четырехтактный, оппозитный. Диаметр цилиндра — 99 мм, ход поршня — 70,5 мм, рабочий объем — 1085 см³. Степень сжатия — 10,7. Максимальная мощность — 90 л.с. при 7250 об/мин, максимальный крутящий момент — 9,7 кгм при 5500 об/мин.

Сухая масса — 216 кг. Длина мотоцикла — 2175 мм, база — 1473 мм, высота по сиденью — 800 мм. **Размеры шин:** передней — 120/70—17, задней — 160/60—18.

Максимальная скорость — 215 км/ч. Время разгона с места до 100 км/ч — 4,0 с, на дистанции 400 м — 12,1 с (скорость в конце дистанции — 177,5 км/ч). **Расход топлива:** при скорости 90 км/ч — 4,8 л/100 км, при скорости 120 км/ч — 5,9 л/100 км, на автостраде — 6,3 л/100 км, в городе — 7,5 л/100 км. Объем бензобака — 23 л.

однодисковое сухое сцепление с диафрагменной пружиной и пятиступенчатую коробку передач. И, разумеется, карданный вал — а как же иначе!

Результат? Если 1000-кубовая старая «оппозитка» развивала 60 л.с. при 6500 об/мин, то новый двигатель со своих 1085 см³ — 90 л.с. при 7250 об/мин. Это всего на 10 «лошадей» меньше, чем самый мощный двигатель серии «К» (напомним, что в Германии сотня — законодательно установленный предел мощности для мотоциклов). Причем уже при 4000 об/мин двигатель выдает 90 % максимального крутящего момента.

Описание ходовой части обычно начинают с рамы. Но когда мы говорим о БМВ-R1100R, нам придется отступить от привычного канона, поскольку рамы в привычном понимании у этого мотоцикла попросту нет! Есть осто́в, к которому кре-

пятся все основные агрегаты — это блок двигатель — трансмиссия, есть мощные рычаги подвесок, все же остальное — легкие трубчатые подрамники. Еще одна революция в ходовой части — впервые примененная передняя подвеска системы «Телелевер». Если в обычной телескопической вилке перья выполняют функцию и направляющего аппарата, и содержат внутри себя пружины и элементы гидроамортизатора, то в новой подвеске эти функции разделены: перья служат лишь как направляющие, а основную работу выполняет амортизатор автомобильного типа, связанный с трубами перьев через рычаги. Такая система позволяет получить более выгодную геометрию подвески и избавиться от «клевка» при резком торможении.

Задняя подвеска мотоцикла — уже традиционной для БМВ системы «Паралел-

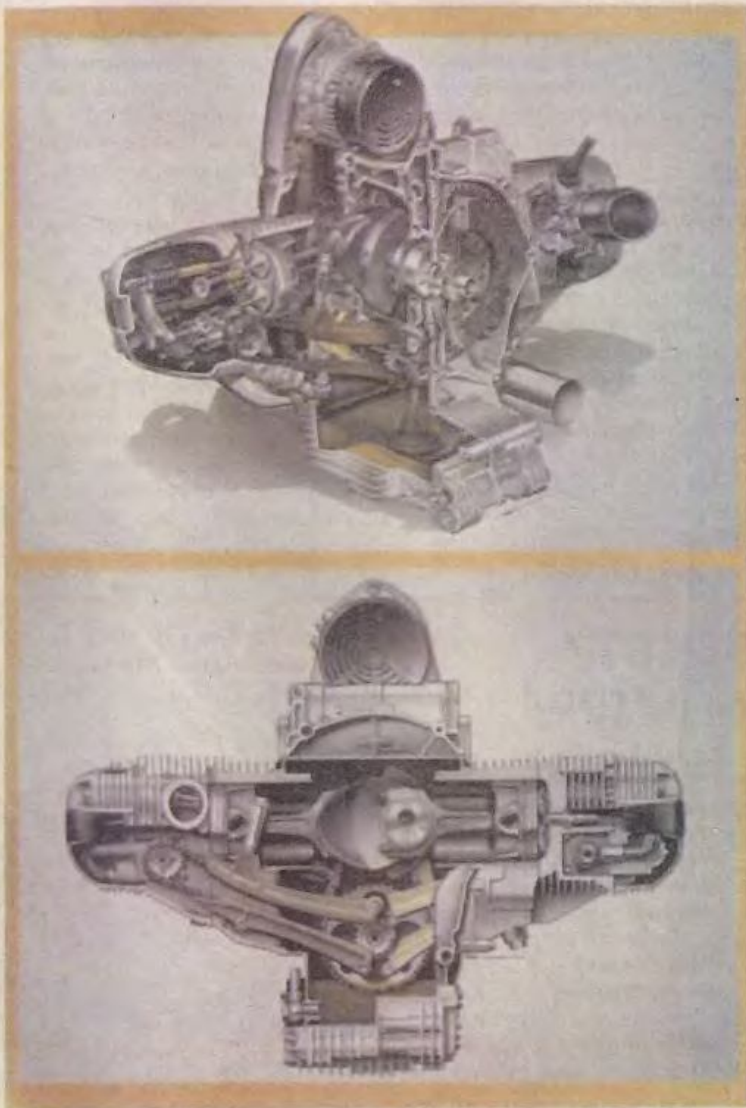
вер» — с одним рычагом, в котором проходит карданный вал, и консольным креплением колеса. Но теперь один амортизатор расположен по центру.

Литые трехспицевые колеса оборудованы мощными дисковыми тормозами с гидроприводом. БМВ была пионером применения на мотоциклах антиблокировочной

системы, и БМВ-R1100R вооружен АБС уже второго поколения, с увеличенным быстроедействием.

В отличие от автомобиля, «начинка» мотоцикла активно участвует в создании его облика, но, конечно, лишь набором агрегатов в наши дни не отделаешься. БМВ-R1100R тщательно «упакован», причем облицовка выполняется в двух вариантах: с небольшим полубококрылом, как показано на наших снимках, и с бококрылом, полностью закрывающим всю механику, кроме крышек головок цилиндров. Еще одна традиционная для фирмы черта — особая забота о комфорте для водителя. Удобное сиденье, регулируемый руль, легко читаемые приборы, гроздь контрольных ламп. Конечно, при желании у любой машины можно найти недостатки, и главный минус у нового БМВ не надо долго искать. Итак, задержите дыхание и крепче держитесь за стул. Стоит новинка ни много, ни мало, а целых 19 710 немецких марок. Курс вы знаете сами...

А. ВОРОНЦОВ





СПОРТИВНЫЕ ПРОТОТИПЫ

Гонки на выносливость, состязания спортивных прототипов, чемпионат мира среди марок — как только ни назывались эти соревнования. С них, можно сказать, началась история автоспорта, ведь первые соревнования выигрывал скорее тот, кто дольше протянет, чем тот, кто быстрее поедет. Со временем первые неуклюжие экипажи превратились в прекрасных и даже устрашающих монстров на четырех колесах, а состязания на спортивных автомобилях стали одними из наиболее престижных и красочных.

Естественно, что эта тема не осталась без внимания почтовых ведомств многих стран и достаточно полно отражена в филателии. Причем ситуация здесь такая же, как и с другими марками на автомобильную тему: чаще всего их выпускают страны, где нет и не было ни таких гонок, ни таких автомобилей. Исключением можно считать единичные марки Франции, Сан-Марино, на территории которых как раз и проводятся соревнования на спортивных машинах.

В историю автоспорта вводит марка Сан-Марино 1987 года (1). Она посвящена 60-летию знаменитой гонки «Милле-Милья» (1000 миль). Трасса этих соревнований спортивных автомобилей проходила по обычным до-

рогам, и уже в конце 50-х годов «Милле-Милья» была запрещена. Никогда трасса не пересекала границы крошечного государства Сан-Марино, но нет сомнений, что половина населения этой республики устремлялась в итальянский город Римини, расположенный всего в десятке километров от границы, чтобы увидеть знаменитую гонку.

На марке Сан-Марино изображен фаворит последней в истории гонки «Милле-Милья» 1957 года англичанин Стирлинг Мосс на сверхмощном (для того времени) 4,5-литровом 400-сильном «Мазерати». К сожалению, Мосс не сумел проехать и пяти минут, как у него «закусило газ», и он улетел с трассы.

Еще одно состязание, нашедшее отражение в филателии, — 24-часовая гонка в небольшом французском городке Ле-Ман. Первое подобное соревнование состоялось здесь еще в 1923 году. Полувековому юбилею Ле-Мана посвящена французская марка 1973 года (3). Сюжетом ее стал типичный спорт-прототип того времени — «Матра-670» мощностью 450 л.с. На ней Грэм

Хилл и Анри Пескарولو выиграли в 1972 году, когда художник только решал, какую машину сделать героем своей марки. Он оказался неплохим пророком: в июне 1973 года, когда марка гасилась специальным штемпелем в почтовом отделении Ле-Мана рядом с трассой, точно такая же «Матра» стремительно неслась к победе. И снова выиграла соревнования, пройдя несколько тысяч километров со скоростью свыше 200 км/ч. Юбилею Ле-Мана республика Мали посвятила целых три марки, на которых представлены эпизоды гонки разных лет. На одной из парагвайских марок 1972 года можно увидеть предшественницу описанной машины — спортивный автомобиль «Матра-650» (6) образца 1969 года.

Другая марка Парагвая (4) представляет один из самых результативных спортивных прототипов конца 60-х — начала 70-х годов — «Порше-917» с 12-цилиндровым мотором рабочим объемом пять литров. Некоторые его варианты развивали мощность до 1100 л.с. и впервые оборудовались электронной антиблокиро-

вочной системой тормозов. На монгольской марке 1978 года (5) показан еще один знаменитый «Порше» — модели 936 с двухлитровым мотором мощностью 500 л.с. Тогда же на трассах появились первые японские имена. Так, спорт-прототип, изображенный на марке Монголии из этой же серии (2), оснащен роторно-поршневым мотором «Мазда», казавшимся тогда весьма перспективным, но не добившимся существенных результатов. Важнее на этой марке задний план — итальянская «Альфа - Ромео - 33SC12» — чемпион мира 1977 года среди марок спортивных автомобилей. Правда, монгольский художник изобразил машину не в традиционных алых цветах миланской фирмы, а в каком-то сине-зелено-белом костюме. Впрочем, и одеяние «Порше-936» на предыдущей марке лишь отдаленно напоминает белое с элегантными сине-черно-красными полосами платье команды «Мартини Рэйсинг».

Е. КОЧНЕВ

«БЕНТЛИ — 4,5 литра»

Английская фирма «Матч-бокс» обычно не жалуется своим вниманием спортивные и гоночные автомобили. Но мимо «Бентли», конечно, пройти не смогла. Дело в том, что окрашенные в традиционный зеленый цвет машины этой марки наряду с гоночными «санбимами» и рекордными «синими птицами» М. Кэмпбелла создавали славу английской автомобильной промышленности в двадцатые годы.

В 1924—1930 годах «Бентли» пять раз выигрывали 24-ча-

совые состязания в Ле-Мане. Машина, оснащенная 4-цилиндро-

вым 16-клапанным мотором рабочим объемом 4398 см³ и мощ-



ностью 110 л.с., появилась в 1927 году и выиграла «24 часа Парижа». В следующем году была первой в Ле-Мане, а в 1929-м победила в 500-мильной гонке на треке в Бруклендсе.

«Матчбокс» не зря считался одной из самых солидных фирм, производящих спортивные модели. Тщательность, с которой выполнен 4,5-литровый «Бентли», вызывает уважение — металлический кузов, колеса с провололочными спицами, фары, крылья, номера соответствуют автомобилю-победителю «Ле-Мана-28» с экипажем Барнато—Рубин.

С. Н.



1	2	3
4	5	6

века, недовольного жизнью. Ледовской считается самым деловым кроссменом России. Помимо этапов профессиональной лиги, тебя можно встретить практически на всех соревнованиях страны.

— А что делать? Коль стал профессионалом, нужно с высоким профессионализмом работать. На наших этапах Ассоциации много денег не получишь. Расценки за победу в заезде — пять тысяч рублей — установили еще в девяносто первом году. Тогда это были деньги. А сейчас? В ином кафе победать с такой суммой идти опасно, вдруг не хватит? Поэтому мотаюсь по коммерческим кроссам, где призовые значительно больше. Не скрою, что сам иногда выступаю в роли организатора таких соревнований. Сам зарабатываю и даю возможность делать это другим.

— Если не секрет, то как ты поступаешь с теми многочисленными телевизорами, холодильниками, магнитофонами, которые получаешь в качестве призов за последние годы?

— Какой же секрет? Все это в моей квартире во Владимире и на даче под Суздалем. Лишнее продаю, часто прямо после награждения, благо покупатели всегда есть. Это тоже одна из форм моего заработка, иначе квартира и дача превратились бы в склад бытовой техники. Жаль, что организаторы не очень горазды на выдумки в выборе призов. Если бы, к примеру, за победу я выиграл турпоездку в какую-нибудь интересную экзотическую страну, обязательно поехал бы, или, еще лучше, отдал жене.

— Андрей, складывается впечатление, что ты склонен к перемене мест. Как говорится, рыба ищет где глубже, а Ледовской..!

— Я всю свою жизнь посвятил мотокроссу, решил стать настоящим мастером, а для этого нужны стимулы к росту. Родился в Борисоглебске Воронежской области, где под руководством тренера Юрия Васильевича Липчинского постигал азы. Ему я благодарен на всю жизнь. Но в местной секции были проблемы со спортивными мотоциклами. Поэтому принял предложение перебраться в клуб при Нововоронежской атомной электростанции. Но и там я, уже будущий чемпион СССР среди юношей, почувство-

вал, что варюсь в собственном соку. Думаю, естественный следующий шаг — переехать в спортивный клуб армии во Владимир. Выгоды очевидные: близость признанных центров мотокросса и возможность заниматься у известного спортсмена Александра Дмитриевича Яковлева. Годы, проведенные здесь, не пропали даром — шесть золотых медалей чемпионата СССР, много других побед, словом, стал таким, как я есть сейчас.

— И все же, несмотря на спортивное и бытовое благополучие, ты бросил владимирскую «Весну» и стал выступать за «Кировец» из Санкт-Петербурга.

— Я предвидел скорый крах клуба «Весна». «Кировец» же — сильная и перспективная команда, ей помогает известное на всю страну производственное объединение. Не побоюсь показаться нескромным, но и мой приход укрепил «Кировец», недаром этот клуб уже не первый год сильнейший в России.

— У «Кировца» теперь новая добавка к названию — «Фонт». Чем это вызвано?

— Клуб начал испытывать серьезные финансовые трудности. Насколько я понимаю, это обычное дело, когда предприятие становится акционерным. Помог случай. Побывав в родном Борисоглебске, я познакомился с руководителем местной фирмы «Фонт» (по латыни — «источник»), которая занимается строительством жилых и административных зданий. Люди там оказались молодыми, неравнодушными к спорту. Договорились быстро — мы, добавляя к своей команде название фирмы, создаем ей рекламу, а она становится нашим спонсором. И еще решили, что мотокросс в Борисоглебске должен быть возрожден. Сооружена трасса, и вот уже два года в городе проводятся кроссы с большими призовыми фондами. Так что мне пришлось окунуться в коммерческую деятельность. Рад, что помог команде, сотворил доброе для своих земляков, которые отнеслись к кроссам как к городскому празднику.

— Андрей, я тебя видел на трассах без преувеличения больше сотни раз. На сегодняшний день ты, безусловно, сильнейший в Рос-

сии. Как правило, победа тебе обеспечена заранее. И все же стараешься даже ближайших преследователей обойти на круг. Зачем это надо!

— Соревнование для меня — это еще и тренировка, способ поддерживать высшую спортивную форму. А какая же тренировка без полной отдачи сил? Тогда я быстро сойду в середнячки. И еще. Никак не могу привыкнуть к новой системе кроссов. Старая предусматривала два заезда по сорок минут плюс два круга каждый. Финишировал, как выжатый лимон. Теперь заезд длится всего двадцать минут. Судьи дают тебе отмашку: все, мол, уезжай в закрытый парк, а сил еще полно. Вот стараюсь и на такой спринтерской дистанции больше потеть.

— А не скучно без киевлянина Александра Морозова, который неизменно составлял тебе острейшую конкуренцию!

— Дело в конце концов не в нас, хотя мы в жизни большие друзья, любили соревноваться между собой и, выходя на старт, никто из нас не знал, кто победит. Странное решение Федерации мотоспорта Украины, смахивающее скорее на политический акт, — запретить своим мотоциклистам соревноваться с гонщиками стран СНГ, в том числе и с российскими, нанесло ощутимый удар бывшему советскому спорту и зрителям тоже. Я понял бы это решение, если бы украинский мотокросс находился на подъеме, если заранее были установлены связи со спортсменами дальнего зарубежья. Ничего этого нет. Налицо искусственная изоляция, которая только усугубит положение дел в украинском кроссе. Ведь Саше у себя в республике не с кем соревноваться. А что касается нас с ним, то наблюдалась любопытная тенденция: в обычных кроссах, по моему, чаще побеждал я, а в коммерческих, где разыгрывались ценные призы, — Морозов.

— Но, как показал нынешний сезон, у тебя появились достойные соперники и среди российских спортсменов, например Вячеслав Дементьев, который выиграл все три заезда на первом этапе чемпионата среди профессиональных команд.

— Пока, к сожалению, это только эпизоды. Слава,

безусловно, талантливый гонщик. Ему всего двадцать один год, и он мог без проблем стать чемпионом среди юниоров. Но перешел во взрослую группу, решив дать бой мне. Такая позиция заслуживает уважения. Однако тот же Дементьев и многие другие мои потенциальные молодые соперники подготовлены физически неважно. Поэтому ждать неприятностей от них можно только на легких скоростных трассах. Моя же стихия — тяжелые, грязные или песчаные. Здесь требуются высокая техника езды, доведенные до автоматизма приемы вождения, скоростная выносливость. Но соперникам я рад, в них залог прогресса российского мотокросса. Сам же даю обещание — уйду из спорта, когда начну проигрывать.

— Познакомь, пожалуйста, со своей семьей.

— Тут у меня все в порядке. Жена Людмила — учительница музыки — и все заботы по воспитанию дочери Наташи и сына Миши, а также обустройству быта взяла на себя. Она понимает мою профессию, так что домашние тылы у меня надежные, беспокоиться не о чем, пока большую часть года мотаюсь по соревнованиям. Миша проявляет явный интерес к мотокроссу. Но я не тороплю события. Стараюсь внушить ему, что мотокросс — это не сплошные аплодисменты зрителям, а тяжелая и опасная работа. Я, к примеру, потерял счет травмам. Весь нынешний сезон езджу со стальным штырем в кисти руки после перелома. Его должны были вытащить еще весной, но времени не хватает. Сделаю операцию после окончания чемпионата.

— И все же рано или поздно уход из спорта неизбежен. Ты задумывался о будущем?

— Мечтаю работать тренером с мальчишками, передавать им свой опыт. Я и сейчас на этапах чемпионата помогаю советами тем юнцам, которых считаю будущими незаурядными мастерами. В идеале вижу создание молодежного центра по подготовке молодых кроссменов. В Борисоглебске, например, на моей родине. А почему бы и нет? Поддержка там мне обеспечена.

Беседу вел
Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА

● Бывшая «конюшня» Ф1 «Колони Моторспорт» сейчас участвует лишь в чемпионате Италии по кольцевым гонкам легковых автомобилей.

● Команда «Моннингхофф», участвующая в международном чемпионате формулы 3000, прекратила свое существование по не вполне обычной причине. Ее шеф, Ульрих Моннингхофф, слег в больницу — не выдержало сердце.

● Сын трехкратного чемпиона мира по спидвею Оле Ольсена — Якоб — пошел по стопам отца. 20-летнего датчанина уже пригласили в Ковентри, в команду первого дивизиона Британской лиги спидвея.

Новое поколение выбирает менеджмент

Ровно двадцать лет назад трехкратный чемпион мира Джеки Стюарт, одержав в 99 гонках 27 побед, оставил формулу 1. Его сын Пол решил пойти дорогой отца. Однако чемпиона мира из него не получилось — в 27 лет он еще не одержал ни одной сколько-нибудь значительной победы. Зато сын «летучего шотландца» обещает стать удачливым менеджером. Его команда «Пол Стюарт Рэйсинг» принимает участие в трех чемпионатах — британской серии «Воксхолл-Лотос», национальном первенстве формулы 3 и международном — формулы 3000. «Конюшню» поддерживают более трех десятков спонсоров: фамилия Стюарт — отличная реклама на Британских островах, а ее пилоты — среди лидеров своих чемпионатов.



Англичанин Дарио Франкетти с огромным отрывом впереди в «Воксхолл-Лотос», его соотечественник Келвин Берт — в Ф3, а бразилец Жиль де Ферран (он на снимке слева, вместе с Полом — в центре — и Джеки Стюартом) выиграл один из этапов Ф3000. Только Пол, остающийся «играющим ме-

неджером», все еще в тени. Но он не унывает и уже подумывает не только о британском «кузовном» чемпионате, но даже о формуле 1. «В будущем своей команды я смотрю с огромным... предвкушением!» — говорит Пол. Дай Бог, как говорится, нашему теляти да волка съест.

Приватизация по-французски

Оказывается, распродажа государственных предприятий в частные руки огорчает не только российских парламентариев, но и... французских любителей автоспорта. Многие компании этой страны, вкладывающие деньги в автогонки, находятся под угрозой приватизации. Новые члены правительства высказываются за эту идею, и уже существуют конкретные планы относительно разгосударствления таких гигантов, как «Рено», ЭЛФ, «Рон-Пуленк», «Антар». Все эти фирмы так или иначе связаны с формулой 1, и многие резонно опасаются, что в случае передачи их в частные руки капиталовложения в Ф1 станут куда более скромными, если не будут урезаны вовсе.



От сумы и от тюрьмы...

Итальянский раллист Джанфранко Кунико накануне «Ралли д'Абруццо» был арестован местными властями за некие финансовые нарушения. «Да что вы, да я ни сном, ни духом...», — оправдывался 35-летний спортсмен. Его тщательно допросили и в конце концов, поверив, выпустили из КПЗ. Однако, когда Джанфранко вышел на свободу, раллийный караван уже отправился в свой трехдневный путь. Так что дорогостоящая подготовка «Форда-Эскорт-RS-Косворт» пошла насмарку. Единственным утешением итальянцу, может быть, послужит тот факт, что этот этап чемпионата Европы имеет самый низкий коэффициент — 2. А следовательно, соперники, сыграют у Кунико не так уж много.



Беспардонные гости

Победу Хидетоси Мицусадэ на шестом этапе «Всеяпонского чемпионата» формулы 3 любители автогонок Страны восходящего солнца восприняли с восторгом. Не мудрено: ведь пройдя все 25 кругов во главе гоночного каравана и финишировав первым на своем «TOM'S-033F-Тойота» на самом современном в этой стране автодроме TI, он стал первым японцем за последние два года, которому удалось выиграть хотя бы этап собственного чемпионата. Но и эта победа вывела Мицусадэ всего лишь на третье место в первенстве. А лидируют в нем гости. Сплошь европейцы — 26-летний датчанин Том Кристенсен, его ровесник швед Рикард Рюдель и 34-летний ветеран англичанин Энтони Рейд.

● Программу «Индикар» фирмы «Лола Карз» возглавили два новых инженера — Кейт Нотт и Джон Травис.

● Вице-чемпион мира Ф1, победитель 12 Гран-при Карлос Рейтеманн, возможно, станет кандидатом в президенты Аргентины от Перонистской партии на предстоящих в 1995 году выборах

● «Рено» и ЭЛФ отметили четвертьвековой юбилей сотрудничества в области автоспорта.

«Зеленые» атакуют формулу 1

Как постановил городской суд Имола, все автомобили формулы 1, испытания которых проводятся на автодроме этого итальянского городка, должны быть оборудованы глушителями. Местные защитники окружающей среды довольно потирают руки — им теперь не будет докучать рев гоночных моторов. Зато городские власти обеспокоены: Имола может лишиться львиной доли своих доходов. Ведь команды Ф1 могут отвернуться от автодрома имени Энцо и Дино Феррари не только на время тест-заездов, но и самой гонки. А тогда «Ариведерчи, Имола!» скажут многие десятки тысяч туристов со всей Европы, чьи кошельки — едва ли не главный источник доходов местных торговцев. Вот почему мэр и муниципалитет городка лихорадочно ищут компромисс с «зелеными».

Женская логика

Казалось бы, давно ясно — не женское это дело.

За всю историю автоспорта лишь двум представительницам слабого пола удавалось действительно блеснуть за рулем гоночного автомобиля. Элишке Юнковой в «Тарга-Флорио» в конце 20-х и Мишель Мутон в раллийном чемпионате в начале 80-х годов. Но с чисто женским упорством все новые и новые их последовательницы пытаются перещеголять мужчин в самом, можно сказать, мужском деле.

Их не останавливают даже аварии. Так, в гонке формулы 3 в Монте-Карло попала в серьезный переpleт немка Клаудия Хюртген. Ее «Даллара-393» перевернулась в повороте Сен-Дево, и гонщица может благодарить Бога, что отделалась лишь переломом руки. А ее соотечественница Эллен Лор, участвовавшая в чемпионате Германии (ДТМ), превратила свой «Мерседес-Бенц» в груды металлолома. Правда, ей повезло еще больше, чем Клаудии — после того, как гонщица выбралась из-под обломков, ее окружили не врачи, а собиратели автографов. Конечно, мужчины!

Может, именно это обстоятельство больше всего манит женщин за руль гоночной машины? Но вряд ли признается в этом Людмила



Белелипская из Санкт-Петербурга одному из старейшин отечественной автоспортивной журналистики Евгению Ионайтесу.

На продажу

«Приглашаются все!» — гласил плакат перед входом на автодром Сильверстоун. Но на этот раз не на гонки.

С плаката улыбались пилоты «Джордана» Баричелло и Бутсен. Дело в том, что эта «конюшня» формулы 1, расположенная здесь же, через дорогу от главного входа на трассу, в пятницу и субботу, 9 и 10 июля, накануне Гран-

при Великобритании, проводила распродажу. С четырех до семи любой желающий мог приобрести не только всевозможные сувениры, открытки, но и фирменную одежду «Джордана» и даже запчасти и детали кузова!

● Свой 82-й день рождения Хуан-Мануэль Фанхио встретил в городском госпитале Буэнос-Айреса, куда попал из-за болей в кишечнике.

● Жан Тодт стал почетным членом Французской федерации автоспорта.

● Возможно, в следующем сезоне формула 1 вернется в США. Поговаривают даже о проведении этапа чемпионата мира в Вашингтоне по улицам города.

● В Макао открылся музей, посвященный Гран-при этой маленькой португальской колонии в Китае. Первая гонка формулы 3, ставшая уже классической, прошла по улицам портового города на побережье Южно-Китайского моря 40 лет назад.

● Британская компания АР, изготавливающая сцепления для машин формулы 1, проиграла в суде тяжбу американской фирме «Тилтон Инжиниринг». Поражение обошлось в 17 миллионов долларов.



КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

ФОРМУЛА 3000

ЧЕМПИОНАТ МИРА

IV этап. Энна Пергуза, Италия, 18 июля: 1. Д. Коултард (GB, «Рейнард-93D-Косворт»); 2. В. Соспири (I, «Рейнард-93D-Джадд»); 3. Ж. Поликан (F, «Рейнард-93D-Косворт»); 4. Я. Ламмерс (NL, «Рейнард-93D-Косворт»); 5. Э. Бертаджиа (I, «Рейнард-93D-Косворт»); 6. А. Джиларди (I, «Рейнард-93D-Косворт»).

V этап. Хоккенхайм, Германия, 25 июля: 1. О. Пани (F, «Рейнард-93D-Косворт»); 2. П. Лами (P, «Рейнард-93D-Косворт»); 3. Соспири; 4. О. Беретта (F, «Рейнард-93D-Косворт»); 5. П. Делле Пиане (I, «Рейнард-93D-Косворт»); 6. Джиларди.

ЧЕМПИОНАТ NASCAR

XVI этап. Нью Хэмпшир, 11 июля: 1. Р. Уолласс («Понтиак-Гран-при»); 2. М. Мартин; 3. Д. Аллисон (оба — «Форд-Тандерберд»); 4. Д. Джарретт; 5. Р. Радд (оба — «Шевроле-Лумина»); 6. С. Марлин («Форд-Тандерберд»).

XVII этап. Поконо, 18 июля: 1. Д. Эрнхардт («Шевроле-Лумина»); 2. Уолласс; 3. Б. Эллиот; 4. М. Шеперд; 5. Дж. Бондин (все — «Форд-Тандерберд»).

XVIII этап. Талладега, 25 июля: 1. Эрнхардт; 2. Э. Ирван («Шевроле-Лумина»); 4. К. Петти («Понтиак-Гран-при»); 5. Джарретт.

ЧЕМПИОНАТ IMSA

VII этап. Уоткинс Глен, 27 июня. «Кэмел GTP»: 1. Х. — М. Фанхио II (PA, «Игл-Мк III-Тойота»); 2. М. Рейтер-Дж. Уинтер (D, «Порше-962C»); 3. Х. Фуллер — К. Ходжеттс (USA/GB, «Спайс-ГМ»); 4. Дж. Моретти — Д. Белл (I/GB, «Ниссан-NPT1 90-03»); 5. У. Тейлор (USA, «Спайс-Шевроле»); 6. Пи Джей Джонс (USA, «Игл-Мк III-Тойота»); «Кэмел GT Лайтс»: 1. Б. Эрл — Б. Шрадер (USA, «Спайс-Акура»); 2. М. Шихан — Дж. Пейс (USA, «Кудзу-DG-1-Бьюик»); 3. Дж. Джонс — Н. Джеймсон (USA/CDN, «Альба-Форд»); 4. Э. Делонг — Н. Холмс (CDN, «Тига-Бьюик»); 5. Дж. Даунинг — Т. Мак-Адам (USA, «Кудзу-DG2-Бьюик»); 6. Б. Браун — Дж. Макалусо (USA, «Тига-Бьюик»). «Экссон Сьюприм GTS»: 1. Д. Брассфилд (USA, «Олдсмобил-Катласс»); 2. Т. Кендалл (CDN, «Форд-Мустанг»); 3. Б. Тренери — К. Пейнтер (USA, «Шевроле-Камаро»); 4. С. Миллен (USA, «Ниссан-300 ZX»); 5. Дж. О'Коннелл (USA, «Ниссан-300 ZX»); 6. П. Джентилоцци (USA, «Олдсмобил-Катласс»); «Экссон Сьюприм GTO»: 1. Л. Линдли (USA, «Форд-Мустанг»); 2. Б. де Вриес (USA, «Олдсмобил-Катласс»); 3. К. Янг-Д. Остерхолт (USA, «Олдсмобил-Катласс»); 4. Ч. Морган (USA, «Олдсмобил-Катласс»); 5. К. Бапп (USA, «Шевроле-Камаро»); 6. Н. Коул (USA, «Шевроле-Камаро»); «Экссон Сьюприм GTU»: 1. Батч Лейтцингер (USA, «Ниссан-240 SX»); 2. Б. Оберлен (USA, «Мазда-МХ-6»); 3. Боб Лейтцингер (USA, «Ниссан-240 SX»); 4. Э. Дибос (PE, «Мазда-МХ-6»); 5. Д. Грир (USA, «Мазда-RX-7»); 6. Б. Ферран-Ч. Слейтер (USA, «Порше-911»). «Бриджстоун суперкар»: 1. Х.-Й. Штук (D, «Порше-911-Турбо»); 2. Н. Хэм (USA, «Порше-911-Турбо»); 3. М. Гальярдо (USA, «Понтиак-Файрхок»); 4. Л. Шумахер (USA, «Понтиак-Файрхок»); 5. Ш. Хендрикс (USA, «Ниссан-300 ZX Турбо»); 6. Д. Марри (USA, «Лотос-Эспри-X180R»).

VIII этап. Элкарт Лейк, 11 июля. «Кэмел GTP»: 1. Рейтер-Уинтер 2. Дж. Пол-мл. (USA, «Порше-962C»); 3. Тейлор; 4. Моретти. «Кэмел GT Лайтс»: 1. П. Джонстон — Д. Марвин (USA, «Спайс-Акура»); 2. Эрл-Шрадер; 3. Шихан-Пейс; 4. Даунинг-Мак-Адам.

«Экссон Сьюприм GTS»: 1. Джентилоцци; 2. С. Пруэтт (USA,

«Олдсмобил-Катласс»); 3. Кендалл; 4. Пейнтер; 5. О'Коннелл; 6. Брассфилд. «Экссон Сьюприм GTO»: 1. Морган; 2. Дж. Пецца (USA, «Олдсмобил-Катласс»); 3. Дж. Лложе (USA, «Олдсмобил-Катласс»); 4. М. Поркаро (USA, «Олдсмобил-Катласс»); 5. Коул; 6. де Вриес. «Экссон Сьюприм GTU»: 1. Оберлен; 2. Батч Лейтцингер — Боб Лейтцингер; 3. Г. Камфердам (USA, «Мазда-МХ-6»); 4. Дж. Коллер — Дж. Когбилл (USA, «Порше-911»); 5. Грир. «Бриджстоун Суперкар»: 1. Штук; 2. Хендрикс; 3. Гальярдо; 4. Х. Хейвуд (USA, «Порше-911-Турбо»); 5. Ш. Рой (USA, «Шевроле-Корветт-LT1»); 6. Д. Банди (USA, «Лотос-Эспри-X180R»).

АВТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

II этап. Подольск, 20 июня. Класс D1/1 (легковые автомобили — 1600 см³): 1. С. Самсонов (Пенза); 2. И. Смирнов (Дмитров); 3. К. Колобков (Видное); 4. А. Желудов; 5. А. Вало (оба — Москва); 6. В. Климин (Рязань). Класс D3/5 (багги — 1300 см³): 1. И. Мустафин; 2. С. Якубов; 3. Ф. Бадретдинов (все — Наб. Челны); 4. А. Орехов (Ивантеевка); 5. П. Зайцев (Челябинск); 6. Г. Ожиганов (Балаково).

III этап. Тольятти, 18 июля. Класс D1/1: 1. В. Малюшитский; 2. Н. Коротенко; 3. Ю. Назаров; 4. Р. Мухаметзянов (все — Тольятти); 5. С. Рогалевич (Пермь); 6. Самсонов. Класс D1/2 (легковые автомобили — 2500 см³): 1. С. Толстолуцкий (Н. Новгород); 2. И. Никитин (Москва); 3. В. Загайнов (Н. Новгород); 4. А. Сорокин (Самара); 5. А. Демидов; 6. В. Редькин (оба — Пенза). Класс D2 (легковые автомобили — 3500 см³): 1. А. Ерофеев (Уфа); 2. В. Джежел; 3. В. Бузланов; 4. В. Горшков (все — Тольятти); 5. В. Забелин (Москва); 6. Б. Котелло (Тольятти). Класс D3/4 (багги — 1300 см³, воздушного охлаждения): 1. Е. Курбицын (Н. Тагил); 2. А. Битков (Арзамас); 3. А. Данишевский (Н. Тагил); 4. Р. Козлов (Гуково). Класс D3/5: 1. В. Скиба (Тольятти); 2. С. Блинов (Москва); 3. А. Зудин (Арзамас); 4. В. Николаев; 5. А. Чашин; 6. Л. Хрупунов (все — Наб. Челны).

Класс D3/6 (багги — 3500 см³): 1. А. Синичкин (Москва); 2. А. Шаров (Наб. Челны); 3. П. Фортыхин; 4. И. Соломенцев (оба — Тольятти); 5. А. Галин (Уфа); 6. Ю. Кузьмичев (Балашов).

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

IX этап. Муджелло, Италия, 18 июля. Класс 250 см³: 1. Л. Капирроси (I, «Хонда»); 2. Л. Реджияни (I, «Априлия»); 3. Т. Харада (J, «Ямаха»); 4. Ж.-Ф. Руджиа (F, «Априлия»); 5. М. Биаджи (I, «Хонда»); 6. Т. Окада (J, «Хонда»). Класс 125 см³: 1. Д. Раудис (D, «Хонда»); 2. К. Саката (J, «Хонда»); 3. А. Саито (J, «Хонда»); 4. Р. Вальдманн (D, «Априлия»); 5. К. Хиро (E, «Априлия»); 6. Н. Уеда (J, «Хонда»).

X этап. Донингтон-Парк, Великобритания, 1 августа. Класс 250 см³: 1. Руджиа; 2. Капирроси; 3. Реджияни; 4. П. Кили (I, «Ямаха»); 5. Окада; 6. Биаджи. Класс 125 см³: Раудис; 2. Саката; 3. Вальдманн; 4. О. Петруччиа (I, «Априлия»); 5. Саито; 6. Уеда.

МОТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Класс 125 см³. **IX этап. Лягепи, Франция, 18 июля. 1-й заезд:** 1. П. Трагтер (NL, «Сузуки»); 2. И. Карлссон (S, «Сузуки»); 3. И. Демариа (F, «Сузуки»); 4. Т. Бети (F, «Ямаха»); 5. М. Пишон (F, «Хонда»); 6. А. Киоди (I, «Хонда»). **2-й заезд:** 1. Демариа; 2. Пишон; 3. А. Бартолини (I, «Хонда»); 4. Киоди; 5. Трагтер; 6. Карлссон. **3-й заезд:** 1. Ф. Виалле (F, «Кавасаки»); 2. Д. Стрийбос (NL, «Хонда»); 3. Демариа; 4. Пишон; 5. Киоди; 6. Трагтер.

X этап. Интерлагос, Бразилия, 1 августа. 1-й заезд: 1. Бартолини; 2. Трагтер; 3. Стрийбос; 4. Карлссон; 5. Виалле. **2-й заезд:** 1. Бартолини; 2. Трагтер; 3. Стрийбос; 4. Карлссон; 5. Демариа. **3-й заезд:** 1. Демариа; 2. Бартолини; 3. Трагтер; 4. Карлссон; 5. Стрийбос.

Класс 250 см³. **XI этап. Маракай, Венесуэла, 11 июля. 1-й заезд:**

1. Г. Альбертийн (ЗА, «Хонда»); 2. С. Эвертс (В, «Сузуки»); 3. А. Пузар (I, «Ямаха»); 4. Б. Лайлз (USA, «Кавасаки»); 5. М. Бервоетс (В, «Кавасаки»); 6. Э. Эвертсен (NL, «Кавасаки»). 2-й заезд: 1. Пузар; 2. Альбертийн; 3. К. Николл (GB, «Хонда»); 4. Д. Шмит (USA, «Ямаха»); 5. Эвертсен; 6. Т. Воланд (USA, «Сузуки»). 3-й заезд: 1. Альбертийн; 2. Пузар; 3. Эвертс; 4. Шмит; 5. Бервоетс; 6. В. Девитт (В, «Сузуки»).

XII этап. Баддс-Крик, США, 18 июля. 1-й заезд: 1. Эвертс; 2. М. Кедровски (USA, «Кавасаки»); 3. Дж. Мак-Грат (USA, «Хонда»); 4. Шмит; 5. М. Ларокко (USA, «Кавасаки»); 6. Альбертийн. 2-й заезд: 1. Кедровски; 2. Альбертийн; 3. Эвертс; 4. Шмит; 5. Ларокко; 6. Пузар. 3-й заезд: 1. Альбертийн; 2. Эвертс; 3. Шмит; 4. Кедровски; 5. С. Ламсон (USA, «Хонда»); 6. Лайлз.

XIII этап. Бораас, Швеция, 1 августа. 1-й заезд: 1. Дж. Юргенсен (DK); 2. Ж. Элиассон (S); 3. В.-П. Сеппеллае (SF); 4. А. Хасебу (N); 5. Т. Тагаки (J). 2-й заезд: 1. М. Алтонен (SF); 2. Элиассон; 3. П. Ивен (В); 4. Хасебу; 5. Сеппеллае. 3-й заезд: 1. Ивен; 2. Сеппеллае; 3. Элиассон; 4. П. Нийс (В); 5. Юргенсен.

XIV этап. Ванда, Финляндия, 8 августа. 1-й заезд: 1. Шмит; 2. Эвертс; 3. Т. Паркер (USA, KTM); 4. Николл; 5. Эвертсен. 2-й заезд: 1. Эвертс; 2. Ф. Болли (F, «Ямаха»); 3. Альбертийн; 4. Девитт; 5. Пузар. 3-й заезд: 1. Альбертийн; 2. Эвертс; 3. Болли; 4. Девитт; 5. Воланд.

XV этап. Сузука, Япония, 22 августа. 1-й заезд: 1. Шмит; 2. Пузар; 3. Николл; 4. Ларокко; 5. Юханссон (S, «Ямаха»); 6. Болли. 2-й заезд: 1. Пузар; 2. Шмит; 3. Альбертийн; 4. Болли; 5. Эвертс. 3-й заезд: 1. Ларокко; 2. Пузар; 3. Эвертсен; 4. Воланд; 5. Болли.

Итоговый результат: 1. Альбертийн — 639 очков; 2. Эвертс — 528; 3. Шмит — 447; 4. Николл — 343; 5. Бервоетс — 295; 6. Паркер — 255; 7. Девитт — 247; 8. Воланд — 227.

ЧЕМПИОНАТ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КОМАНД

Высшая лига. IV этап, Юрьевец, 3 июля. Класс 125 см³. 1-й заезд: 1. М. Лебедев; 2. А. Наумов (оба — «Мотор СиС», Челябинск); 3. Д. Денисов («АО ЗиД», Ковров); 4. О. Чуканов («Авто-Теза», Шуя); 5. И. Соловьев («Кировец-Фонт», С.-Петербург); 6. Д. Важенников («Облкемеровоуголь», Кемерово). 2-й заезд: 1. Лебедев; 2. Наумов; 3. Важенников; 4. Чуканов; 5. Денисов; 6. Е. Крайнов («Полимер», Чапаевск). 3-й заезд: 1. Лебедев; 2. Наумов; 3. Важенников; 4. Денисов; 5. Крайнов; 6. А. Щукин («Облкемеровоуголь»). **Класс 250 см³. 1-й заезд:** 1. А. Ледовской («Кировец»); 2. В. Дементьев («Авто-Теза»); 3. С. Колодкин («Кировец»); 4. В. Аверин («ЗиД»); 5. В. Федоров («Кировец»); 6. К. Пульбери («РТИ-Спорт», Балаково). 2-й заезд: 1. Ледовской; 2. Федоров; 3. В. Губарев («Мотор СиС»); 4. М. Самарский («Полимер»); 5. Дементьев; 6. Аверин. 3-й заезд: 1. Дементьев; 2. Ледовской; 3. Колодкин; 4. Губарев; 5. Федоров; 6. Пульбери.

МОТОЦИКЛЫ С КОЛЯСКОЙ

IV этап. Брно, Чехия, 18 июля. 1-й заезд: 1. Р. Биланд — К. Вальтисперг (CH, «Краузер»); 2. К. Клаффенбок — С. Парцер (A, ADM); 3. П. Гудель — С. Гудель (CH, «Краузер»); 4. Д. Бриндли — П. Хатчинсон (GB, ADM); 5. С. Уэбстер — Г. Симмонс (GB, ADM); 6. М. Бозигер — Б. Лейбундгут (CH, ADM).

СУПЕРБАЙК

ЧЕМПИОНАТ МИРА

V этап. Цельтвег, Австрия, 11 июля. 1-й заезд: 1. А. Меклау (A, «Дукати»); 2. А. Слайт (NZ, «Кавасаки»); 3. С. Рассел (USA, «Кавасаки»); 4. К. Фогарти (GB, «Дукати»); 5. П. Бонтемпи (I, «Кавасаки»); 6. Дж. Фалаппа (I, «Дукати»). 2-й заезд: 1. Фалаппа; 2. Ф. Меркел (USA, «Дукати»); 3. Меклау; 4. Фогарти; 5. М. Лукьяри (I, «Дукати»); 6. Гшвендер (D, «Кавасаки»).

VI этап. Брно, Чехия, 18 июля. 1-й заезд: 1. Фогарти; 2. Расселл; 3. Слайт; 4. Ф. Пировано (I, «Ямаха»); 5. Фалаппа;

6. Лукьяри. 2-й заезд: 1. Расселл; 2. Фогарти; 3. С. Мертенс (В, «Дукати»); 4. Пировано; 5. Меркел; 6. Бонтемпи.

VII этап. Андерсторп, Швеция, 8 августа. 1-й заезд: 1. Фогарти; 2. Фалаппа; 3. Пировано; 4. Расселл; 5. Дж. Уитам (GB, «Ямаха»); 6. Мертенс. 2-й заезд: 1. Фогарти; 2. Расселл; 3. Фалаппа; 4. Пировано; 5. Слайт; 6. Мертенс.

ГОНКИ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

IV этап. Сузука, Япония, 25 июля. 1-й заезд: 1. С. Расселл — А. Слайт (USA/NZ, «Кавасаки»); 2. Э. Лоусон — С. Цуджимото (USA/J, «Хонда»); 3. Т. Аоки — М. Смит (I/USA, «Хонда»); 4. М. Дун — Д. Битти (AUS, «Хонда»); 5. С. Цукамото — К. Китагава (J, «Кавасаки»); 6. С. Такеси — К. Ивахаси (J, «Хонда»).

V этап. Шуя, 4 июля. Класс 125 см³. 1-й заезд: 1. Лебедев; 2. Наумов; 3. Важенников; 4. Чуканов; 5. О. Гарин («УралАЗ», Миасс); 6. Денисов. 2-й заезд: 1. Наумов; 2. Лебедев; 3. Важенников; 4. Чуканов; 5. Денисов; 6. Гарин. 3-й заезд: 1. Важенников; 2. Наумов; 3. Гарин; 4. Чуканов; 5. Денисов; 6. Крайнов.

Класс 250 см³. 1-й заезд: 1. Ледовской; 2. Дементьев; 3. Колодкин; 4. Аверин; 5. Ю. Зырянов («УралАЗ»); 6. С. Куземка («Кировец»). 2-й заезд: 1. Ледовской; 2. Дементьев; 3. Н. Чурин («УралАЗ»); 4. Федоров; 5. Самарский; 6. Аверин. 3-й заезд: 1. Ледовской; 2. Дементьев; 3. Аверин; 4. Колодкин; 5. Федоров; 6. Самарский.

VI этап. Борисоглебск, 10 июля. Класс 250 см³. 1-й заезд: 1. Ледовской; 2. Аверин; 3. Федоров; 4. Ю. Рогов («ЗиД»); 5. И. Питько («РТИ-Спорт»); 6. Губарев. 2-й заезд: 1. Ледовской; 2. Колодкин; 3. Аверин; 4. Губарев; 5. В. Орлов («РТИ-Спорт»); 6. Рогов. 3-й заезд: 1. Ледовской; 2. Аверин; 3. Колодкин; 4. Губарев; 5. Дементьев; 6. Питько.

ТРИАЛ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

VIII этап. Виелла, Испания, 18 июля. 1-й заезд: 1. Т. Ахвала (SF, «Априлия»); 2. Т. Нарита (J, «Бета»); 3. М. Коломер (E, «Бета»); 4. Ж. Таррес (E, «Гас-Гас»); 5. А. Бильбао (E, «Монтеса»); 6. С. Колли (В, «Бета»).

ЭНДУРО

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Итоговый результат. Класс 80 см³: 1. Дж. Росси (I, TM) — 268 очков; 2. П. Муралья (I, «Кавасаки») — 227; 3. Х. Пагдемонт (E, «Гас-Гас») — 187; 4. Х. Вагнер (D, «Сузуки») — 123; 5. М. Джованселли (I, TM) — 121.

125 см³: 1. П. Эдмонсон (В, «Хускварна») — 224; 2. Дж. Нильссон (I, KTM) — 221; 3. С. Пассери (I, «Априлия») — 170; 4. Л. Войкувка (CS, TM) — 150; 5. М. Кармонати (I, KTM) — 126.

250 см³: 1. Дж. Грассо (I, «Кавасаки») — 224; 2. П. Фелледжара (I, «Ямаха») — 211; 3. Т. Пеллегринелли (I, «Хускварна») — 210; 4. Дж. Хедендаль (S, KTM) — 180; 5. П. Джанссон (S, «Сузуки») — 133.

350 см³ — 4-тактные: 1. С.-Е. Джонссон (S, «Хускварна») — 228; 2. А. Эрикссон (S, «Хусаберг») — 200; 3. К. Карлссон (S, «Хусаберг») — 184; 4. М. Ринальди (I, KTM) — 149; 5. А. Николи (I, «Хускварна») — 110.

500 см³: 1. Дж. Сала (I, KTM) — 261; 2. К. Эскуироль (F, «Хускварна») — 206; 3. Г. Джимминк (NL, «Кавасаки») — 197; 4. Д. Котрала (D, «Кавасаки») — 152; 5. Б. Юханссон (S, «Хонда») — 120.

500 см³ — 4-тактные: 1. Ф. Фариоли (I, KTM) — 237; 2. К. Тиайнен (SF, «Хускварна») — 225; 3. Я. Катринак (CS, «Хусаберг») — 140; 4. Б. Андерссон (S, KTM) — 138; 5. К. Кремел (D, «Хускварна») — 123.

РОЛЬФ ФОРПЛАНД

3459

Индекс 70320

