

ISSN 0868—5193

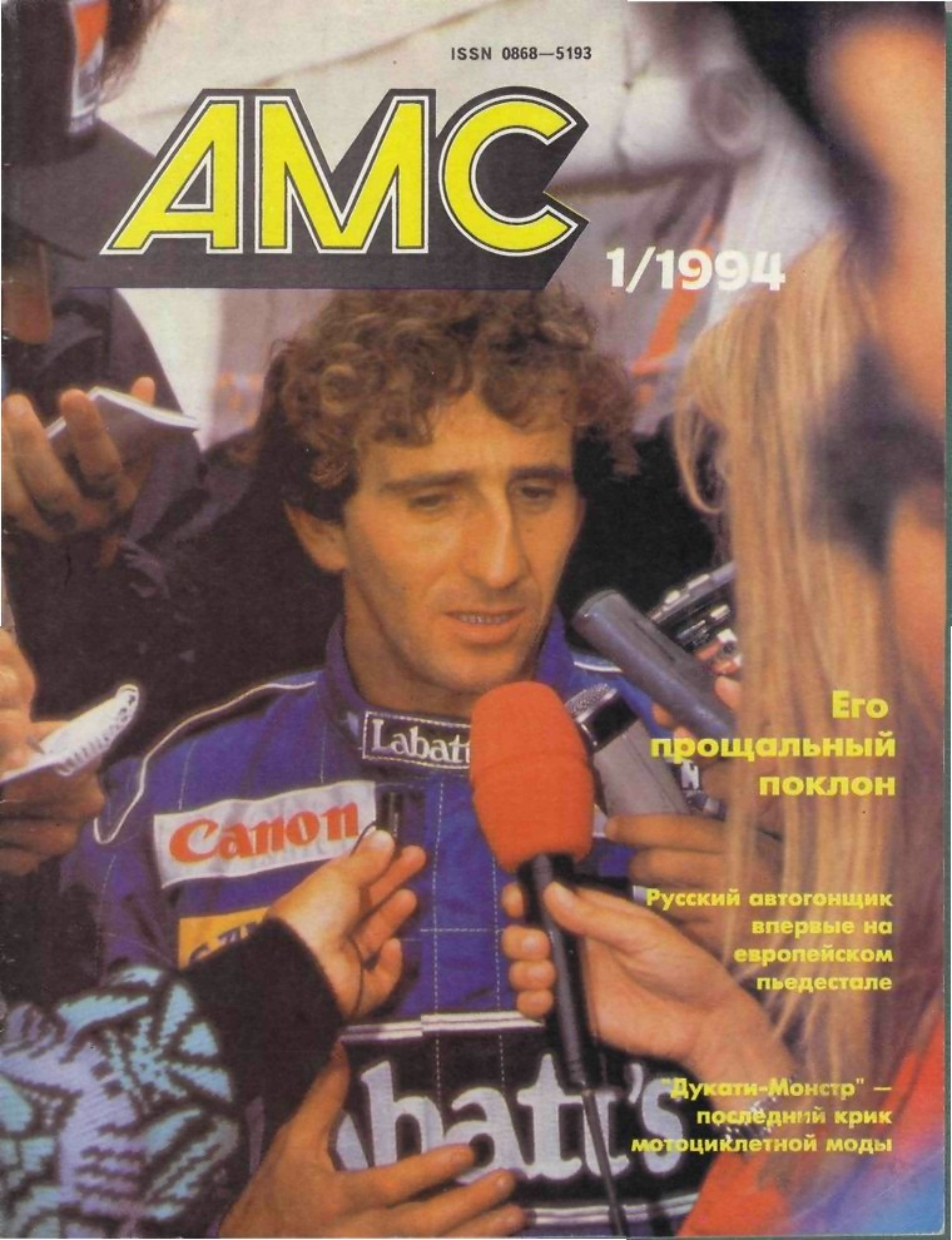
# АМС

1/1994

**Его  
прощальный  
поклон**

**Русский автогонщик  
впервые на  
европейском  
пьедестале**

**"Дукати-Монстр" —  
последний крик  
мотоциклетной моды**





**FIA**  
**FORMULA 1**  
**WORLD**  
**CHAMPIONSHIP**







**НИКОГДА  
НЕ ГОВОРИ  
«НИКОГДА»**



**В Эшториле наш корреспондент Станислав НЕЧАЮК побывал сразу и на коронации, и на отречении нового чемпиона мира.**

**Н**аверное, такое спокойное, умиротворенное лицо дано видеть лишь священникам сразу после исповеди. Стоявший посреди оторопевшей толпы журналистов в душном зальчике пресс-центра Эшториала Ален Прост производил впечатление человека, сбросившего с души тяжелый камень.

— Я хочу вам объявить, что не буду больше выступать в формуле 1. — Лицо кудрявого «маленького Наполеона» на мгновение озарилось виноватой улыбкой. — Я тринадцать лет в этом спорте и взял от него все,

что мог. Довольно. Мне больше не по силам огромное нервное напряжение.

Стоя выслушав дежурные словесные реверансы находившихся рядом Фрэнка Вильямса и директора «Рено-спорт» Кристиана Контзена, Прост молча направился к двери. А десятки журналистов, расталкивая друг друга, бросились к телефонам, чтобы оповестить мир о конце поразительной карьеры великого пилота последнего десятилетия.

Вечером сидя у телевизора в лиссабонском отеле, я с удивлением отметил,

что весть об отставке Проста потеснила в европейских программах новостей даже тревожные сообщения из предпутчевой Москвы. Сенсация? Безусловно. Впрочем, сенсация, которую многие ждали.

Предположения о возможном уходе Алена журналисты, особенно французские, стали строить примерно за неделю до гонки в Португалии. В самом же Эшториле ощущение того, что от Проста ждут какого-то решительного поступка, казалось, витало в воздухе. Подозрительным выглядел отказ француза явиться на пресс-конференцию, организованную «Кэмелом» — спонсором «Вильямса»: в мире автоспорта принято с уважением относиться к тем, кто дает деньги. Впрочем, кому-то такое пренебрежение по-

казалось лишь капризом звезды, объяснимым тем, что «Кэмел» с будущего года прекращает свою деятельность в формуле 1.

У меня было заготовлено несколько вопросов к Просту. Раздосадованный таким поворотом событий, я кинулся к владелице фирмы «Стенд 21», с которой познакомился еще в Москве, с просьбой организовать мне хотя бы пятиминутную встречу с «Профессором». Дело в том, что эта компания обшивает знаменитого гонщика с 15 лет, а сама мадам Роби Моризо в приятельских отношениях с Простом. Однако ее посредническая миссия, увы, не увенчалась успехом. «Ален не будет сейчас говорить с журналистами», — развела руками мадам Моризо.





Понятно, после такого приговора «лица, особо приближенного к императору», рассчитывать на randevu с Простом не приходилось. Утешало лишь то, что в подобном незавидном положении оказался не я один, в чем и убедился, спустившись в пaddock.

В своего рода полевом лагере команд формулы 1 вид празднующегося пилота из первой десятки так же режет глаз, как странна была бы для слуха партия балалайки в симфонии Баха. Великие не стремятся покрасоваться перед пишущей братией, предпочитая проводить время в своих домах на колесах. Единственное исключение, может быть, Михаэль Шумахер. Улыбчивому молодому парню еще, видимо, не надоело по-

вышенное внимание со стороны прессы. Кстати, он и в боксах отнюдь не стремится забиться в дальний угол, как более опытные его коллеги.

И все же при известной доле терпения и настойчивости перехватить в пaddock кого-нибудь из асов вполне возможно. Однако в пятницу, накануне тренировочных заездов, все попытки не только поговорить, но просто лицезреть Алена оказались тщетны. Весьма многочисленная группа солидных журналистов, словно девочки-фанатки перед дверью отеля, где остановился Майкл Джексон, бесполезно толкалась у автобуса «Вильямса». Великое стояние это продолжалось до той поры, пока по пaddock не прошел слух о неожиданной пресс-конференции Айртон Санны. Блокада подходов к резиденции Проста была снята, и корреспонденты, будто стая изголодавшихся стервятников, слетелись на добычу в пресс-центр.

Бразилец не побаловал журналистов пространной речью, а коротко объявил о своем уходе в конце сезона из «Мак-Ларена». Куда? Этот вопрос повис в воздухе. Лукавый Айртон лишь добавил: «Ждите других сообщений. Скоро вы узнаете что-то важное». И пообещал: «Это будет настоящая бомба».

«Да какая там бомба! — в сердцах проронил один из моих французских коллег. — Все ясно. Сенна — в «Вильямс», Прост — в отставку». В самом деле, построить такую логическую цепочку не составляло труда. Айртон действительно последние сезоны не скрывал своего горячего желания сесть за руль «Вильямса». Помнится, он даже воскликнул однажды: «У Фрэнка я готов ездить бесплатно!». Да и куда, спрашивается, еще мог перебежать бразилец? Пожалуй, лишь в «Бенеттон». Но это все равно, что менять шило на мыло.

Стало быть, «Вильямс». Однако еще в начале сезона Прост недвусмысленно дал понять, что представить его и Сенну в одной «конюшне» невозможно...

Выходит, об отставке Проста на весь мир, по сути дела, объявил не сам Алэн, а его извечный оппонент Сенна. Француз же спустя примерно полчаса после пресс-конференции бразильца, во время которой он, кстати, находился на совещании со своими

## БОЕВОЙ ПУТЬ «МАЛЕНЬКОГО НАПОЛЕОНА»



### 1975

В 70-е годы в Ф1 началось настоящее французское вторжение — автомобилей, моторов, гонщиков становилось все больше и больше. Но количество никак не желало переходить в качество — французской гоночной армии нужен был полководец. И он появился. Первое сражение Алэн Прост выиграл в 20 лет. В 1975 году экс-чемпион Европы по картингу закончил школу пилотов «Энфилд» с «золотой



### 1979

медалью», получив в награду Кубок ЭЛФ. В следующем сезоне, победив в 12 из 13 этапов, Алэн стал чемпионом Франции в формуле «Рено». Так у кудрявого горбоносого малыша появился «свой Тулон». Впрочем, с Наполеоном его пока еще никто не сравнивал. «Европейскую кампанию» Прост начал в 1979 году. Его соперники по формуле 3



### 1980

были разбиты в пух и прах: на «Мартини-Мк 27-Рено» Алэн выиграл 7 из 11 этапов чемпионата Европы. Такая результативность не могла не привлечь внимания менеджеров формулы 1, и в 1980 году Прост получил приглашение из «Мак-Ларена». Первая гонка — первое очко, вторая — еще два! И хотя тренировка третьего Гран-при







## Тише едешь — дольше будешь

Утренняя свободная тренировка перед Гран-при Бельгии в пятницу едва не стала последней в жизни 26-летнего итальянца Алессандро Дзанарди. На скорости 240 км/ч — это зафиксировала бесстрастная электроника — его "Лотос" вдруг без всяких видимых причин вылетел с трассы и, превращаясь по пути в кучу искореженно-го металла и пластика, врезался в стальной отбойник в повороте "Красная вода".

К счастью, пилот не пострадал и уже в воскресенье рассказывал журналистам, что надеется выступить в Эшториле: "Со мной все о'кей, врачи не обнаружили серьезных повреждений". Но, как оказалось, итальянец поспешил. Трудности возникли не со стороны медиков — руководство команды, выяснив, что причиной аварии была не поломка автомобиля, решило заменить излишне горячего парня и на последние четыре этапа сезона ангажировало 21-летнего португальца Педро Лами.





Механикам команд-лидеров всегда найдется дело даже за полчаса до выезда на тренировку.

инженерами, только де-юре признал то, о чем фактически оповестил всех Айртон. Удивительная, просто мистическая развязка долгого противостояния двух великих пилотов современности.

Кстати, и в том, что события эти произошли именно в Эшториле, есть некая предопределенность. Именно здесь в 1984 году, несмотря на победу, седьмую в сезоне, Прост уступил на пол-очка чемпионский титул Ники Лауде, у которого в активе было тогда только пять выигранных Гран-при. Тут в 1990 году француз стал жертвой неловкого стартового маневра товарища по команде «Феррари» Найджела Мэнселла. Вдобавок тогда из-за столкновения нескольких машин гонка была остановлена за десять кругов до финиша, что лишило Проста возможности догнать своего главного конкурента Сенну. Наконец, в Эшториле 27 сентября 1992 года Ален объявил о том, что после годичного перерыва он возвращается в фор-

В Эшториле Михаэль Шумахер добился своей второй победы в формуле 1.

мулу 1 в команду Фрэнка Вильямса. Между прочим, тот контракт был подписан на два года.

Так что же заставило Проста сказать: «Хватит»? Из последующих комментариев заинтересованных людей можно судить, что Сенна напрямую здесь ни при чем, как многие думали по горячим следам. Ален, оказывается, предупредил Вильямса и Патрика Фора, президента «Рено-спорт», о своей отставке 1 сентября. Но при этом он сказал, что объявит официально о ней, лишь когда прояснится вопрос с его четвертым чемпионством. Решение благородное. Тем самым француз давал возможность Вильямсу позаботиться заранее о будущем сезоне, имея в виду свой уход. Так что переговоры с Сенной Фрэнк затеял уже после откровенного разговора со своим первым пилотом. И они, как стало доподлинно известно уже после Эшторила, действительно закончились подписанием контракта.

В Монце, где Алена подвел мотор, случая объявить об уходе ему не представилось. Но и ждать окончания этапа в Португалии уже тоже не имело смысла — слухи о дальнейшей судьбе Проста стали обрастать самыми невероятными подробностями. Да и положила руку на сердце, возможность Хилла обойти в итоге француза



## 1981

закончилась аварией и переломом руки, уже к середине сезона стало ясно — в формуле появился отличный пилот. Быстрее всех это сообразили в «Рено», уведя 25-летнего вундеркинда из-под носа только что появившегося в «Мак-Ларене» Рона Денниса. И уже в чемпионате мира-81, во втором своем сезоне Прост стал одним из претендентов на титул. За три года Ален принес французской команде девять побед, десять «поул-позишн» и титул вице-чемпиона мира... И по-

## 1985

лучил за это от своих хозяев репутацию капризной звезды, требовательности которой никак не отвечает ее возможностям. Короче — «маленький Наполеон». Прост не на шутку обиделся, чем немедленно воспользовался Деннис. Именно в «Мак-Ларене» в 1985 году Ален стал чемпионом мира, а в следующем — повторил свой успех. До него отстоять титул удавалось только великанам прошлого — Аскари, Фанхио, Брэбхэму. Не останавливаясь на достигнутом, Прост бил один рекорд за другим и 20 сентября 1987 года стал лучшим в истории форму-



## 1989

лы 1 пилотом — на его счету теперь было 28 побед. Принято считать, что победное шествие «маленького Наполеона» остановил в 1988 году «бразильский волшебник». Но с таким же успехом можно полагать, что верх над Простом взяла тогдашняя система подсчета очков. Набрав их на 11 больше, Ален остался на втором месте. Уже через год француз взял реванш, нажив в лице бразильца смертельного врага. Обстановка настолько накалилась, что Прост, которому уже не приходилось доказывать свое превосходство, решил перейти в







В Спа-Франкоршам сразу двое пилотов Ф1 справили день рождения — Герхарду Бергеру исполнилось 34 года, а Дереку Уорвику — 39. Кроме того, Тьерри Бутсен отметил десятую годовщину своего участия в чемпионате мира... тем, что гонка в Бельгии будет его последней в Ф1.

\*\*\*

В Монце состоялся традиционный футбольный матч между звездами формулы 1 и журналистами. Пилоты, среди которых были Шумахер, Патресе, Хилл, Барбацца и Капелли, вырвали победу со счетом 8:7. Судьей должен был быть Ален Прост, но в последнюю минуту "Профессор" отказался. С самой лучшей стороны показал себя Михаэль Шумахер, забивший три гола (из них два — с пенальти).

\*\*\*

Марко Аличелла, заменивший в Италии Т. Бутсена в команде "Джордан", сказал журналистам, что его рекорд нужно занести в Книгу Гиннеса. Дело в том, что с начала года итальянец, принимавший участие в чемпионате Японии Ф3000, слетал из Европы на Дальний Восток и обратно 32 раза.

\*\*\*

В Венгрии пилот "Заубера" Юрки-Ярви Лехто был оштрафован на 25 долларов. Но не судьями на "Хунгароринге", а дорожной полицией по пути в Будапешт.

\*\*\*

Одному из владельцев известной фирмы TAG и главному акционеру "Мак-Ларена" арабскому миллионеру Мансуру Ойеху FOCA отказалась выдать пропуск на трассы формулы 1.

\*\*\*

В Бельгии Бергеру пришлось стартовать из боксов — механики "Феррари" не сумели вовремя закончить работу над капризничавшей подвеской.

\*\*\*

Сенсационную новость обсуждали в кулуарах Большого приза Бельгии: 30 процентов акций "Мак-Ларена" якобы вскоре будут выставлены на продажу. Причем назывались даже покупатели — группа финансистов из Индонезии.

\*\*\*

Победа Хилла в Спа стала пятидесятым триумфом фирмы "Рено" в формуле 1. За 12 сезонов в чемпионате мира французские автомобили выиграли 16 Гран-при, еще 34 Больших приза на счету моторов этой фирмы. Лучшим из водителей "Рено" был Ален Прост — 16 побед, у Манселла — 14.



в борьбе за чемпионский титул была чисто теоретической. На трассе Эшторила Прост, заняв второе место, действительно до срока возшел на пьедестал, опрокинув тем самым традиции царствующих домов — в случае с Аленом сначала произошло отречение, а только потом коронация.

Вернемся, однако, к причинам, побудившим теперь уже четырехкратного чемпиона мира выйти из игры. Отвечая на вопрос о том, почему он лишает себя возможности повторить рекорд пятикратного победителя мировых первенств аргентинца Хуана-Мануэля Фанхио, Прост ответил: «Пять титулов? А почему не шесть, или семь? Мне улыбалась удача всю мою карьеру... Я стучу по дереву. Нет, не хочу больше рисковать. Лучше выйти через парадную дверь. Тем более, что в этом сезоне мне никто не делал подарков».

Последняя фраза 38-летнего профессионала, думается, дает основания полагать, что Ален действительно устал и его версия о чрезвычайном нервном перенапряжении очень похожа на правду. Склонен доверять ей и Жан Алези: «Ему не прощали ни малейших ошибок. Когда же он выигрывал, это воспринималось как должное или все говорили о достоинствах машины. Алену, наверное, на самом деле все это надоело».

С Алези трудно не согласиться. Просту здорово доставалось в нынешнем году. И когда руководители ФИА перед началом сезона грозились лишить его суперлицензии за нелюбезную критику в их адрес, и когда, обладая, по общему мнению, лучшей машиной, он только после пятого этапа сумел обойти Сенну, и когда в Монако и Хоккенхайме судьи наказывали его за нарушения, которые зачастую прощались другим, и когда он три этапа подряд уступал второму номеру команды «Вильямс» Деймону Хиллу, по сути, дебютировавшему в формуле 1.

Не сожалел Прост о своем решении и после гонки в Эшториле, где молодой финн Мика Хаккинен, заменивший в «Мак-Ларене» вернувшегося за океан Майкла Ан-

ретти, чуть было не «убрал» на старте «Профессора», который вылетел на траву и вынужден был тормозить.

— Меня за такое поведение точно бы наказали, — говорил потом чемпион. — Но правила в формуле 1, видимо, не одинаковы для всех. Я очень доволен тем, что ухожу.

Вообще послушать нынешнего Проста, так нет во всем свете места хуже, чем мир формулы 1. Даже когда после объявленной отставки к Алену потянулись коллеги, чтобы засвидетельствовать свое почтение «мэтру», он по-стариковски ворчал: «Я, признаюсь, удивлен этим проявлением добрых чувств ко мне. Но в паддоке формулы 1 никогда не знаешь, кто откровенен с тобой».

И все-таки, наверное, не так уж плох этот мир больших призов, раз тот же Прост, еще не остыв от гонки и рассуждая о своем будущем, заметил: «Я хотел бы стать менеджером команды. При условии, что это будет французская команда».

Скорее всего Ален имел в виду «Лижье». Ведь именно труда его приглашали гощиком после ухода из «Феррари» в 1991 году. Однако, видно посчитав, что этот автомобиль не принесет ему лавров чемпиона, отказался. Хотя хозяин Ги Лижье, между прочим, предлагал Просту стать владельцем «конюшни». Наверное, теперь четырехкратный чемпион мира будет покладистее. Тем более, что эта команда всегда претендовала на статус истинно французской, едва ли не национальной. Просту же, как известно, отнюдь не чуждо чувство патриотизма.

Но как все-таки не хочется верить, что мы не увидим больше «маленького Наполеона» за рулем формулы 1! И кто бросит теперь вызов «волшебнику» Сенне, овладевшему лучшей машиной из «конюшни» Фрэнка Вильямса? А может быть, Ален все же вернется? Хотя бы из тех же патриотических чувств. Скажем, в «Мак-Ларен», чьи автомобили теперь будут оснащены французскими моторами «Пежо». Или станет «играющим менеджером» в «Лижье». Так не хочется с ним расставаться!

И потом, ведь это французы придумали поговорку: «Никогда не говори «никогда». Она, наверняка, знакома Алену Просту.



## 1990

«Феррари». Одержав в 1990 году пять побед, он последний раз в истории «конюшни» из Маранелло принес ей вице-чемпионское звание в личном и командном зачетах. А если бы не «силовой прием» Сенны, убравшего «Феррари» француза в первом же повороте предпоследнего этапа в Японии, кто знает, может, сезон стал бы золотым. Через год «гарцующие жеребцы» стали все больше походить на тяжеловозов. С наполеоновской решительностью Прост заявил об этом руко-



## 1993

водству команды. И второй раз в своей жизни получил от ворот поворот. «Изгнание на острове Эльба» длилось с 3 ноября 1991 по 4 марта 1993 года: один из величайших пилотов современности служил комментатором французского телевидения. «Маленький Наполеон» не мог себе позволить в зените славы должность капитана в заштатном гарнизоне. Он предпочел подождать год и появиться вновь на сцене Гран-при во всем блеске — под звуки победных фанфар, в брызгах шампанского... Задуманное удалось в полной мере. За рулем «Виль-



ямса-Рено» Ален Прост стал четырехкратным чемпионом мира, довел счет своих побед до 51. А выиграв последнюю в своей карьере битву, решил уйти на покой. Но судя по лукавой улыбке, с которой француз 24 сентября 1993 года объявил о своей отставке, не исключено, что поклонники «маленького Наполеона» еще увидят его на полях сражений формулы 1. Если и не за рулем гоночного автомобиля, то, может быть, во главе собственной «конюшни».

Этот футуристический кадр — не что иное, как мастерская на колесах «Бенеттона».



## 11 этап

## Гран-при Венгрии

15 августа, "Хунгароринг", 77 кругов, 305,536 км

|                   |    |                |    |             |
|-------------------|----|----------------|----|-------------|
| 1. Д.Хилл         | GB | Williams FW15C | 2  | 1:47.39,098 |
| 2. Р.Патресе      | I  | Benetton B193B | 5  | —1.11,915   |
| 3. Г.Бергер       | A  | Ferrari F93A   | 6  | —1.18,042   |
| 4. Д.Уорвик       | GB | Arrows FA14    | 9  | —1 кр.      |
| 5. М.Брандл       | GB | Ligier JS39    | 13 | —1 кр.      |
| 6. К.Вендлингер   | A  | Sauber C12     | 17 | —1 кр.      |
| 7. М.Бланделла    | GB | Ligier JS39    | 12 | —1 кр.      |
| 8. Ф.Альбо        | F  | Larrousse LH93 | 19 | —2 кр.      |
| 9. Т.Бутсен       | B  | Jordan 193     | 24 | —2 кр.      |
| 10. Ю.Катаяма     | J  | Tyrrell 021    | 23 | —4 кр.      |
| 11. А. де Чезарис | I  | Tyrrell 021    | 22 | —5 кр.      |
| 12. А.Прост       | F  | Williams FW15C | 1  | —7 кр.      |

| <u>Сошли:</u>    |     |                | <u>Место</u>      | <u>Причина:</u> |
|------------------|-----|----------------|-------------------|-----------------|
| <u>круг:</u>     |     |                | <u>на старте:</u> |                 |
| 59 П.Мартини     | I   | Minardi M193   | 7                 | авария          |
| 54 Э.Кома        | F   | Larrousse LH93 | 18                | мотор           |
| 45 А.Дзанарди    | I   | Lotus 107-B    | 21                | КП              |
| 41 А.Сузуки      | J   | Arrows FA14    | 10                | авария          |
| 39 М.Альборето   | I   | Lola T93/30    | 25                | мотор           |
| 38 Дж.Херберт    | GB  | Lotus 107-B    | 20                | авария          |
| 37 Л.Бадоев      | I   | Lola T93/30    | 26                | авария          |
| 26 М.Шумахер     | D   | Benetton B193B | 3                 | мотор           |
| 22 К.Фиттипальди | BR  | Minardi M193   | 14                | авария          |
| 22 Ж.Алези       | F   | Ferrari F93A   | 8                 | авария          |
| 18 Ю.-Я.Лехто    | SF  | Sauber C12     | 15                | мотор           |
| 17 А.Сенна       | BR  | McLaren MP4/8  | 4                 | акселератор     |
| 15 М.Андретти    | USA | McLaren MP4/8  | 11                | акселератор     |
| 1 Р.Барричелло   | BR  | Jordan 193     | 16                | авария          |

Лучший круг: Прост (52) — 1.19,633 (179,383 км/ч).  
Лидер: Хилл — 1-77.

## 12 этап

## Гран-при Бельгии

29 августа, Спа-Франкоршам, 44 круга, 306,856 км

|                 |     |                |    |             |
|-----------------|-----|----------------|----|-------------|
| 1. Д.Хилл       | GB  | Williams FW15C | 2  | 1:24.32,124 |
| 2. М.Шумахер    | D   | Benetton B193B | 3  | —3,668      |
| 3. А.Прост      | F   | Williams FW15C | 1  | —14,988     |
| 4. А.Сенна      | BR  | McLaren MP4/8  | 5  | —1,39,763   |
| 5. Дж.Херберт   | GB  | Lotus 107-B    | 10 | —1 кр.      |
| 6. Р.Патресе    | I   | Benetton B193B | 8  | —1 кр.      |
| 7. М.Брандл     | GB  | Ligier JS39    | 11 | —1 кр.      |
| 8. М.Андретти   | USA | McLaren MP4/8  | 14 | —1 кр.      |
| 9. Ю.-Я.Лехто   | SF  | Sauber C12     | 9  | —1 кр.      |
| 10. Г.Бергер    | A   | Ferrari F93A   | 16 | —2 кр.      |
| 11. М.Бланделла | GB  | Ligier JS39    | 15 | —2 кр.      |
| 12. Ф.Альбо     | F   | Larrousse LH93 | 18 | —2 кр.      |
| 13. Л.Бадоев    | I   | Lola T93/30    | 24 | —2 кр.      |
| 14. М.Альборето | I   | Lola T93/30    | 25 | —3 кр.      |
| 15. Ю.Катаяма   | J   | Tyrrell 021    | 23 | —4 кр.      |

| Сошли:           |    |                | Место      | Причина:    |
|------------------|----|----------------|------------|-------------|
| круг:            |    |                | на старте: |             |
| 37 Э.Кома        | F  | Larrousse LH93 | 19         | зажигание   |
| 28 Д.Уорвик      | GB | Arrows FA14    | 7          | подвеска    |
| 27 К.Вендлингер  | A  | Sauber C12     | 12         | мотор       |
| 24 А. де Чезарис | I  | Tyrrell 021    | 17         | маслопровод |
| 15 К.Фиттипальди | BR | Minardi M193   | 22         | подвеска    |
| 15 П.Мартини     | I  | Minardi M193   | 21         | КП          |
| 14 А.Сузуки      | J  | Arrows FA14    | 6          | КП          |
| 14 Р.Барричелло  | BR | Jordan 193     | 13         | колесо      |
| 4 Ж.Алези        | F  | Ferrari F93A   | 4          | руль, упр.  |
| 1 Т.Бутсен       | B  | Jordan 193     | 20         | КП          |

Лучший круг: Прост (41) — 1.51,095 (225,99 км/ч).  
Лидеры: Прост — 1-30; Хилл — 31-44.

## 13 этап

## Гран-при Италии

12 сентября, Монца, 53 круга, 307,4 км

|                   |     |                |    |             |
|-------------------|-----|----------------|----|-------------|
| 1. Д.Хилл         | GB  | Williams FW15C | 2  | 1:17.07,509 |
| 2. Ж.Алези        | F   | Ferrari F93A   | 3  | —40,012     |
| 3. М.Андретти     | USA | McLaren MP4/8  | 9  | —1 кр.      |
| 4. К.Вендлингер   | A   | Sauber C12     | 15 | —1 кр.      |
| 5. Р.Патресе      | I   | Benetton B193B | 10 | —1 кр.      |
| 6. Э.Кома         | F   | Larrousse LH93 | 20 | —2 кр.      |
| 7. П.Мартини      | I   | Minardi M193   | 22 | —2 кр.      |
| 8. К.Фиттипальди  | BR  | Minardi M193   | 24 | —2 кр.      |
| 9. Ф.Альбо        | F   | Larrousse LH93 | 16 | —2 кр.      |
| 10. Л.Бадоев      | I   | Lola T93/30    | 25 | —2 кр.      |
| 11. П.Лами        | P   | Lotus 107-B    | 26 | —4 кр.      |
| 12. А.Прост       | F   | Williams FW15C | 1  | —5 кр.      |
| 13. А. де Чезарис | I   | Tyrrell 021    | 18 | —6 кр.      |
| 14. Ю.Катаяма     | J   | Tyrrell 021    | 17 | —6 кр.      |

| Сошли: |              |    | Место          | Причина: |          |
|--------|--------------|----|----------------|----------|----------|
| круг:  |              |    | на старте:     |          |          |
| 23     | М.Альборето  | I  | Lola T93/30    | 21       | подвеска |
| 21     | М.Шумахер    | D  | Benetton B193B | 5        | мотор    |
| 20     | М.Бланделл   | GB | Ligier JS39    | 14       | авария   |
| 15     | Г.Бергер     | A  | Ferrari F93A   | 6        | подвеска |
| 14     | Дж.Херберт   | GB | Lotus 107-B    | 7        | авария   |
| 8      | М.Брандл     | GB | Ligier JS39    | 12       | авария   |
| 8      | А.Сенна      | BR | McLaren MP4/8  | 4        | авария   |
| 0      | А.Сузуки     | J  | Arrows FA14    | 8        | авария   |
| 0      | Д.Уорвик     | GB | Arrows FA14    | 11       | авария   |
| 0      | М.Алмелла    | I  | Jordan 193     | 23       | авария   |
| 0      | Р.Барричелло | BR | Jordan 193     | 19       | авария   |
| 0      | Ю.-Я.Лехто   | SF | Sauber C12     | 13       | авария   |

Лучший круг: Хилл (45) — 1.23,575 (249,835 км/ч).  
Лидеры: Прост — 1-48; Хилл — 49-53.

## 14 этап

## Гран-при Португалии

26 сентября, Эшторил, 71 круг, 308,85 км

|                   |    |                |    |             |
|-------------------|----|----------------|----|-------------|
| 1. М.Шумахер      | D  | Benetton B193B | 8  | 1:32.46,309 |
| 2. А.Прост        | F  | Williams FW15C | 4  | —0,982      |
| 3. Д.Хилл         | GB | Williams FW15C | 1  | —8,206      |
| 4. Ж.Алези        | F  | Ferrari F93A   | 5  | —1,07,605   |
| 5. К.Вендлингер   | A  | Sauber C12     | 13 | —1 кр.      |
| 6. М.Брандл       | GB | Ligier JS39    | 11 | —1 кр.      |
| 7. Ю.-Я.Лехто     | SF | Sauber C12     | 12 | —2 кр.      |
| 8. П.Мартини      | I  | Minardi M193   | 21 | —2 кр.      |
| 9. К.Фиттипальди  | BR | Minardi M193   | 23 | —2 кр.      |
| 10. Ф.Альбо       | F  | Larrousse LH93 | 19 | —2 кр.      |
| 11. Э.Кома        | F  | Larrousse LH93 | 24 | —3 кр.      |
| 12. А. де Чезарис | I  | Tyrrell 021    | 17 | —3 кр.      |
| 13. Р.Барричелло  | BR | Jordan 193     | 15 | —3 кр.      |
| 14. Л.Бадоев      | I  | Lola T93/30    | 26 | —3 кр.      |
| 15. Д.Уорвик      | GB | Arrows FA14    | 9  | —8 кр.      |
| 16. Р.Патресе     | I  | Benetton B193B | 6  | —8 кр.      |

| Сошли:         |    |               | Место      | Причина:    |
|----------------|----|---------------|------------|-------------|
| круг:          |    |               | на старте: |             |
| 61 П.Лами      | P  | Lotus 107-B   | 18         | авария      |
| 60 Дж.Херберт  | GB | Lotus 107-B   | 14         | авария      |
| 51 М.Бланделл  | GB | Ligier JS39   | 10         | авария      |
| 38 М.Альборето | I  | Lola T93/30   | 25         | трансмиссия |
| 35 Г.Бергер    | A  | Ferrari F93A  | 7          | авария      |
| 32 М.Хаккинен  | SF | McLaren MP4/8 | 2          | авария      |
| 27 А.Сузуки    | J  | Arrows FA14   | 16         | КП          |
| 19 А.Сенна     | BR | McLaren MP4/8 | 3          | мотор       |
| 12 Ю.Катаяма   | J  | Tyrrell 021   | 20         | авария      |
| 8 Э.Наспетти   | I  | Jordan 193    | 22         | маслопровод |

Лучший круг: Хилл (68) — 1.14,859 (209,193 км/ч). Лидеры: Алези — 1-19; Прост — 20-29; Шумахер — 30-71.

Личный зачет: 1. Прост — 87 очков; 2. Хилл — 62; 3. Сенна — 53; 4. Шумахер — 52; 5. Патресе — 20; 6. Алези — 13; 7. Брандл — 12; 8. Херберт — 11; 9-10. Бланделла, Бергер — по 10; 11-12. Андретти, Вендлингер — по 7; 13-14. Лехто, Фиттипальди — по 5; 15. Уорвик — 4; 16-17. Альбо, Барбиза — по 2; 18-19. Дзанарди, Кома — по 1. Командный: 1. Williams-Renault — 149; 2. Benetton-Cosworth — 72; 3. McLaren-Cosworth — 60; 4. Ferrari — 23; 5. Ligier-Renault — 22; 6-7. Lotus-Cosworth, Sauber-Ilmor — по 12; 8. Minardi-Cosworth — 7; 9. Footwork-Mugen — 4; 10. Larrousse-Lamborghini — 3.





## «ВИЛЬЯМС» И «БЕНЕТТОН» ГОТОВЫ ПОБЕЖДАТЬ ПО ЛЮБЫМ ПРАВИЛАМ

*Наш разговор в паддок-клубе Эшторила с конструктором "Вильямса" Патриком Хедом, менеджером "Бенеттона" Флавио Бриаторе, а также с Деймоном Хиллом и Риккардо Патресе состоялся сразу после пресс-конференции Алена Проста, на которой он заявил о своем уходе из формулы 1. И, естественно, первым делом мы попросили прокомментировать собеседников это решение французского гонщика.*

**Хед:** Думаю, он мог еще поехать. Но подобные решения принимаются каждым лично. Очевидно, Ален осознал, что его время прошло.

**Хилл:** Это всегда неожиданность, когда кто-то покидает команду. Есть некое ощущение утраты. Помню, когда уходил из спорта мой отец, это был очень печальный день. У Алена была фантастическая карьера, но он принял свое решение, находясь на гребне славы. Это лучше, чем видеть, как кто-то любой ценой стремится удержаться.

**Бриаторе:** С Аленом было приятно общаться. Надеюсь, за годы успешной карьеры в формуле 1 он заработал достаточно денег, которыми

теперь сможет распорядиться. У Проста была опасная профессия, и он, видимо, устал и физически, и психологически. Думаю, в своем решении он руководствовался не только трезвым расчетом, но и эмоциями. Но это его право поступать так или иначе. Правильно или неправильно — судить ему самому. Нужно уважать его чувства. Мы же всегда будем помнить впечатляющие успехи Проста.

**Патресе:** Думаю, если он утратил желание побеждать, так и должно было случиться. Он стал четырехкратным чемпионом мира, его любили, Ален был «номер один», но быть первым всегда невозможно. Сейчас он по-

ступил правильно, уйдя на вершине успеха.

— **Поговаривают, что и вы, Риккардо, собираетесь уходить из формулы 1 в немецкий чемпионат легковых автомобилей ДТМ.**

**Патресе:** Среди тех, кто участвует в этих состязаниях, немало моих друзей. Например, Алессандро Наннини. Я мог бы ездить вместе с ними, но я не говорил, что присоединюсь к ним уже в следующем сезоне. И хотя у меня нет пока твердых планов на будущий год, я все-таки рассчитываю выступить в одной из лучших команд формулы 1. Чувствую в себе силы быть среди лидеров. Напомню, что в чемпионате 1992 года я занял

второе место. Мне вновь хотелось бы обрести то чувство уверенности, которое я испытывал тогда.

— **Когда из спорта уходит звезда такой величины, как Прост, все обычно принимают за поиски наследника. Может быть, им станет Михаэль Шумахер, выступающий в вашей команде, господин Бриаторе!**

**Бриаторе:** Михаэль, действительно, сегодня самый перспективный гонщик формулы 1. Думаю, уже в ближайшее время он сможет стать чемпионом мира. Кстати, мне кажется, Шумахеру весьма полезно было общение с таким опытным гонщиком, как Риккардо Патресе.

— **Любопытно, а как вообще складываются отношения в команде между двумя пилотами!**

**Патресе:** Мы с Михаэлем открыты для взаимного обмена умением и знаниями, непременно делимся между собой наблюдениями. И это очень полезно для команды. Смею надеяться, что мой 16-летний опыт гонщика формулы 1 пригодится Шумахеру.

**Хилл:** Прост — отличный профессионал. И при этом он никогда не смешивает работу с личными эмоциями. Выше всех желаний у него — желание победить. В ходе сезона нам приходилось сталкиваться с одинаковыми техническими проблемами, и мы постоянно делились между собой своими соображениями и сомнениями. Это здорово, когда есть с кем обсудить достоинства и недостатки автомобиля, чтобы потом прийти к единому мнению, которое и отстаивать перед инженерами.

— **Ожидали ли вы, господин Хилл, что нынешний сезон сложится столь удачно для вас!**

**Хилл:** В общем, да. Хотя я не мог предположить, что выиграю три Гран-при подряд. Впрочем, с другой стороны, я обладаю достаточной квалификацией, отлично знаю машину, сам автомобиль великолепен. Приезжать на нем ниже третьего места просто стыдно.

— **Тем не менее складывается впечатление, что превосходство «вильямсов» в предыдущем сезоне было более заметным...**

**Хед:** Считаю, что в ны-



нешнем году машина получилась лучше, чем в конце прошлого. Ребята здорово поработали, хотя кое-что получилось не так, как задумывалось. Да и соперники не стояли на месте. «Феррари», например, начинает потихоньку подбираться к лидерам. Что касается субъективного впечатления, то, знаете, так бывает: полагаешь, что у тебя все идет прекрасно, потом вдруг обнаруживаешь, что ты не так уж далеко ушел вперед, и это может показаться провалом.

— А кого из конструкторов-соперников вы, господин Хед, опасаетесь больше всего?

**Хед:** Я знаю нескольких человек, имеющих большой опыт постройки машин формулы 1. Однако не припомню, чтобы какой-нибудь автомобиль был создан одним человеком. Обычно этим занимается целая группа специалистов в разных областях. Так что провалы или успехи той или иной машины нельзя отнести на счет единственного, пусть самого одаренного конструктора.

Если же говорить о наших основных командах-соперниках, то, полагаю, в следующем сезоне впереди будут те же «конюшни». Чудес тут кдать не приходится, ведь в них собраны лучшие специалисты своего дела. Уверен, гораздо сильнее будет «Феррари». Кстати, во многом благодаря новым техническим требованиям, которые запрещают применение активной подвески. Вообще мне кажется, их приняли



специально, чтобы помочь ребятам из Маранелло. Но это меня не смущает. Раз так, я постараюсь их победить по правилам, удобным для них.

— Что собираются предпринять в «Вильямсе», чтобы и в будущем году вновь победить?

**Хед:** Мы создаем новую машину, «Рено» готовит более совершенный двигатель. Однако нашу работу сильно осложняет то, что не до конца ясны формулировки новых

технических требований, особенно те пункты, которые касаются подвески. Они позволяют различные толкования. Тем не менее я уверен, что инженеры «Вильямса» сделают все возможное, чтобы прийти к оптимальному решению. А победим мы или нет, покажет следующий сезон.

— А каковы планы «Бенеттона»?

**Бриаторе:** Вокруг формулы всегда ходит множество слухов. Сейчас, напри-

*Риккардо Патресе и Флавио Бриаторе.*

мер, говорят о нашем возможном сотрудничестве с «Пежо» или «Рено». Должен сказать, что у «Бенеттона» есть контракт с «Фордом». Надеюсь, мы получим от него мотор, который позволит нам бороться за самые высокие места.

**С. НЕЧАЮК**  
**Фото В. МАСАРА**

## ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

КУПЛЮ модели и плакаты грузовиков: Marmon, Kenworth K, Mack, Man, Vestern Star и т.п. в масштабе 1:43, желательно импортного производства. Оплату при получении на почте гарантирую. Адрес: 670038, Бурятия, г. Улан-Удэ, а/я 3739. Павловой Н. Ш.

КУПЛЮ копии автомобилей в масштабе 1:43: ГАЗ-14, ВАЗ-2102, ВАЗ-2109, РАФ-2203 (скорая помощь), ГАЗ-2402 (ГАИ), МАЗ, КраЗ. Адрес: 662793, Хакасия, г. Саяногорск, 4-41-129. Дергачеву Лягу.

МЕНЯЮ книгу "Боевые самолеты" (автор И. Андреев) на АВТОКАТАЛОГ 1993 года или КУПЛЮ за 3 тыс. рублей. Адрес: 652870, Кемеровская обл., г. Междуреченск, ул. Пушкина, 13—62. Хлупину С.

ПРЕДЛАГАЮ ремонт и регулировку карбюраторов. Экономия бензина после проведенных работ: 2 л на 100 км. Телефон в Москве: 943-45-77.

КУПЛЮ модель автомобиля, подготовленную для участия в соревнованиях по автотомельному спорту (в классах Ф1, Ф2, "рал-

ли") или набор "Темп". Цена — ваша. КУПЛЮ журналы АМС до 1993 года или ПОМЕНЯЮ на газету АВТО-РЕВЮ 13—14 за 1993 год. Адрес: 665728, Иркутская обл., г. Братск, ул. Погодаева, д. 12, кв. 26. Ефремов.

МЕНЯЮ (или ПРОДАМ) чехословацкий журнал "Svet motoru" за 1980—90 годы на АМС 1—90, 4—91, 2, 3—92, 1, 2, 3—93. Адрес: 634004, г. Томск, ул. Советская, д. 73, кв. 3, тел. (382) 49-26-18. Славе.

КУПЛЮ (дорого) все журналы АМС до 7—93. Свои предложения направляйте по адресу: 195279, г. С-Петербург, ул. Передовиков, д. 33, корп. 1, кв. 23. Белякову С.Н.

ПРОДАЮ 5 мотоциклов ЯВА-891 тип 894-3 ("гарь"), новые, в упаковке; 7 мотоциклов ЯВА-891 тип 891-6 ("лед"), б/у, отработали 3 гонки; 3 двигателя ЯВА-895, б/у, верхневальные, четырехклапанные, замкнутый тип смазки. Запасные части (новые): коробки передач, поршни, кольца, цилиндры, головки цилиндров, клапаны, муфты сцепления, цепи газораспределения, мотоциклы ("гарь"). Возможен обмен на новые кроссовые мотоциклы японского или австрийского производства по договоренности. Адрес: 658223, Алтайский край, г. Рубцовск, Гражданский пер., д. 28, кв. 113. Ефимцеву Олегу. Тел.: (257) 2-66-90.





*Спорт и бизнес*

## ПРОСТО ЛИ ШИТЬ ДЛЯ ПРОСТА

В мире автоспорта гонщиков, между прочим, тоже встречаются по одежке. А раз так, то и среди тех, кто разрабатывает спортивную форму, есть не только обычные портные, но и свои «пьеры кардены». К таким мастерам высокой моды, несомненно, относятся специалисты фирмы «Стенд 21», которая находится, как вы, наверное, догадались, во Франции. Точнее, в городе Дижоне, что в провинции Бургундия. А возглавляет компанию очаровательная мадам Робби Моризо, которая во время визита в Москву выкроила время, чтобы побывать в редакции нашего журнала.

— Мадам Моризо, какова цель вашего приезда в Россию?

— Не могу сказать, что в вашу страну меня привел чисто коммерческий интерес. Ко всему прочему мне любопытно было побывать в России. Что касается деловых планов, то они пока довольно скромны. Мы еще мало знаем ваш рынок, какие виды автоспорта наиболее популярны здесь, кто самые ува-

жаемые гонщики. Словом, я приехала как бы на разведку. Так что после того, как вы зададите мне все интересующие вопросы, я, если вы не против, сама вас буду расспрашивать о русском автоспорте.

— Разумеется. Но прежде не могли бы вы рассказать о своей фирме?

— С удовольствием. На рынке одежды для автогонщиков «Стенд 21» появился

двадцать лет назад. С той поры мы постоянно расширяем ассортимент своей продукции. Кроме комбинезонов выпускаем перчатки, обувь, нижнее белье для пилотов, спортивные рули и сиденья, ремни безопасности, переговорные устройства и штурманские приборы для раллистов, а также другие спортивные аксессуары. Кое-что делаем для экспедиций «Кэмел Трофи» — кепки, брюки, например. А три года назад мы наладили производство шлемов.

Замечу, что все эти годы «Стенд 21» тесно сотрудничает с лучшими гонщиками мира, внимательно прислушивается к их советам. Это, на мой взгляд, залог того, что наши изделия всегда отвечают самым высоким запросам клиентов. При этом

наш девиз — оптимальное сочетание отменного качества и цены.

— Очевидно, цена не маленькая!

— Она соответствует достоинствам изделия.

— Любопытно, кто ваши самые знаменитые клиенты?

— Среди них много настоящих звезд. Скажем, Ал Анзер-младший, победитель «Инди-500», Бобби Рахал, чемпион «Индикар», Янник Дальма и Дерек Уорвик, выигравшие «Ле-Ман», раллист Грегуар де Мевуис. А самый-самый, конечно, Ален Прост и его товарищ по команде «Вильямс-Рено» Деймон Хилл.

— У вас, видимо, много хлопот с Простом!

— Вовсе нет. А почему вы об этом спросили?

— Говорят, Прост до-





вольно привередливый человек.

— Что вы! Я знала Алена, когда ему было только 15 лет. Он выступал тогда в картинге, потом в формуле 3. В ту пору он был малоизвестен, у него не было денег в достатке, и мы обшивали его бесплатно. Сейчас «Стенд 21» тоже шьет Просту одежду бесплатно, но теперь уже это для нас реклама. Так вот, смею утверждать, что Ален — отличный парень. И слава его ничуть не изменила.

— На ваш взгляд, что за человек Прост?

— Ален умный мужчина, до тонкостей знает свою профессию. Вместе с тем он по-настоящему деловой человек. В команде Прост много работает с инженерами и механиками. Вообще у

него технический склад ума.

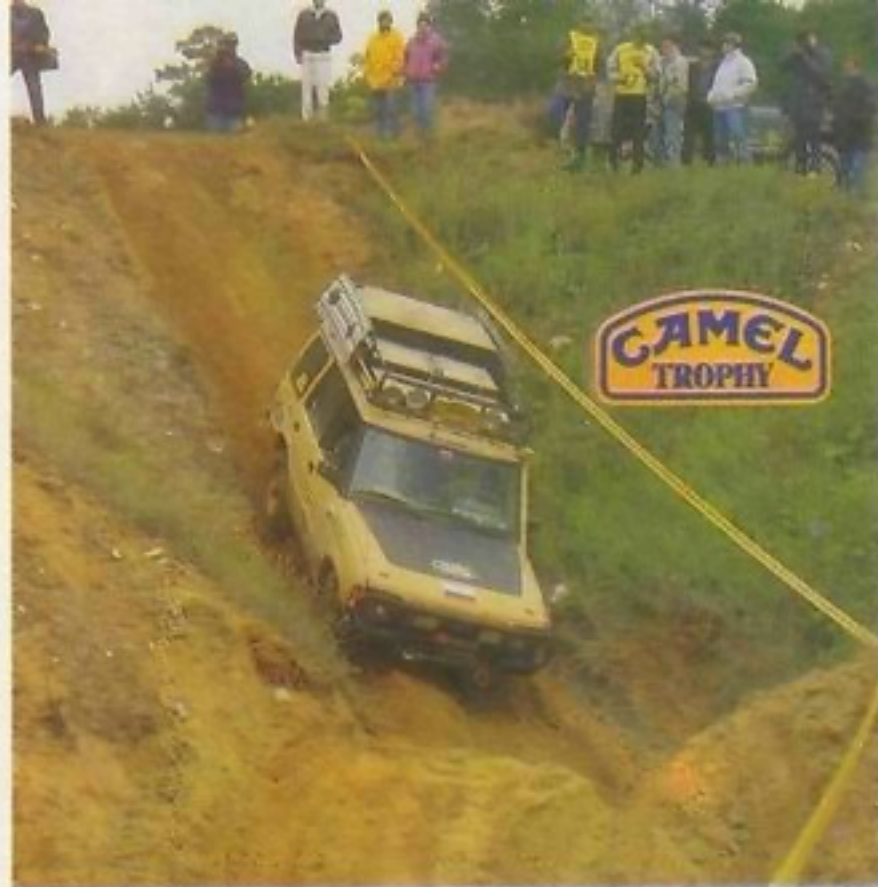
— А с вашими кутюрье он также дотошен?

— Да. Он часто говорит: «Я хочу, чтобы было так, а не иначе». Умеет настоять на своем. Но, согласитесь, Ален имеет на это право, потому что выигрывает гонки.

— Скажите, сколько человек работает на вашей фабрике в Дижоне?

— Двадцать два. Но кроме этого у нас есть свои магазины. Самый крупный из них в Париже. А вообще мы продаем нашу продукцию почти в двадцати странах мира. В том числе, и в Восточной Европе — Чехии, Румынии, Венгрии. Думаю, не за горами то время, когда «Стенд 21» придет и к вам в Россию.

Беседу вел С. НЕЧАЮК



## ... И ДАЖЕ ОДИН ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА

Приятный женский голос в трубке телефона вежливо поинтересовался: «У вас есть несколько минут, чтобы мы могли поговорить по-английски?» С такого звонка начинались для российских кандидатов на участие в экспедиции «Кэмел Трофи-94» испытания за право приобщиться к миру автомобильных приключений в тропических джунглях.

Языковый экзамен, заметим, отнюдь не лишний в этой экзотической сессии — без свободного владения английским не поймешь объяснений инструктора, пропустишь мимо ушей предупреждение об опасности или, напротив, не сможешь предостеречь от угрозы товарища. А уж чего-чего, опасностей-то в «Кэмел Трофи» хватает. В том числе и на национальном конкурсном отборе, который состоялся минувшей осенью в подмосковном Звенигороде, где собрались 24 крепких парня, в том числе 15 москвичей, 4 петербуржца, по одному из Томска, Волгограда, Твери, Омска,

Керчи. Любопытно, что крымчанин специально, чтобы получить возможность выступить за команду России в «Кэмел Трофи», даже поменял гражданство.

Отложив все дела, бизнесмены, студенты, инженеры, ученые и даже представитель президента страны в одной из областей с увлечением крутили баранку «Лендровера» в песчаном карьере, без страха перебирались через речку по веревочному мосту, принимали купель в студеной воде. И хотя все это происходило холодной осенью в декорациях подмосковной природы, уверен, многие представляли себя на берегах тропических рек Амазонки, на склонах неприступных Анд Парагвая, Аргентины и Чили. Именно там пройдет в мае очередная экспедиция «Кэмел Трофи».

Но путь для восьмерки наших кандидатов, с честью выдержавших отбор в Звенигороде, будет лежать туда через испытания в Марокко и Турции, где окончательно определятся те двое счастливиц, что займут места в российском экипаже.

С. НЕЧАЮК  
Фото А. ГУРЕВИЧА





**С**ловно голодный волк вокруг благоухающего бивуака в степи, кружил Рольф Фолланд возле вазовских кроссменов.

Глядел внимательно, настороженно. А потом разоткровенничался вдруг с корреспондентом АМС: «...Если русские наконец всерьез возьмутся за автокросс, сладус ними не будет!» Было это уже три года назад на этапе европейского первенства в латвийской Бауске. И по правде говоря, показалось, что немец лишь отдает дань вежливости. Кто бы мог подумать, что совсем скоро русские гонщики станут не главными даже — единственными его соперниками!

В пресс-центр мы ввалились продрогшие и насквозь мокрые. От Бауски до кроссовой трассы «Муса» — а это километров пять, не меньше — пришлось топтать пешком под проливным дождем. Так что к концу этого путешествия на нас не было ни единой сухой нитки, что вызвало веселое оживление у латвийских журналистов:

*В нынешнем сезоне Рольф Фолланд пересел на новый автомобиль — «Ауди-Купе-S2».*

«Пивка, коллеги? Не беспокойтесь, завтра будет хорошая погода. Солнышко гарантируем!»

Да уж, действительно, ливень был ни к чему. Еще год назад он пришелся бы очень кстати: лишь тяжелая мокрая трасса могла помочь нашим кроссменам хотя бы попытаться приблизиться к лидерам. Ведь «восьмерки», пусть и полноприводные, но со слабыми моторами едва за сто «лошадок», конечно, не были конкурентами пятисотильным «монстрам» Рольфа Фолланда, Джанкарло Стекки и Фабриса Мориса. А потому тогда, в августе девяносто второго, так радовались мы неожиданному «серебру» Владимира Бузланова.

Нынче все не так. И, откровенно говоря, собирались мы в Бауску, лелея в душе мечту не о пьедестале уже — о победе русского гонщика. А там — чем черт не шутит — может, о двойной победе. После того как в автокроссе были объявлены вне закона машины группы В, серьезный соперник у наших остался один — Фолланд. Ведь двое российских спортсменов — уфимцы Александр Ерофеев

и Владимир Макаров — пересели на мощные «Рено».

Что надежды не были лишены оснований, показал первый же блиц-опрос лидеров чемпионата. «Мне вряд ли что-нибудь светит завтра, — откровенно признался Марк Морис, брат покинувшего европейскую сцену Фабриса и, между прочим, бронзовый призер прошлого года чемпионата. — Ваши ребята очень сильные».

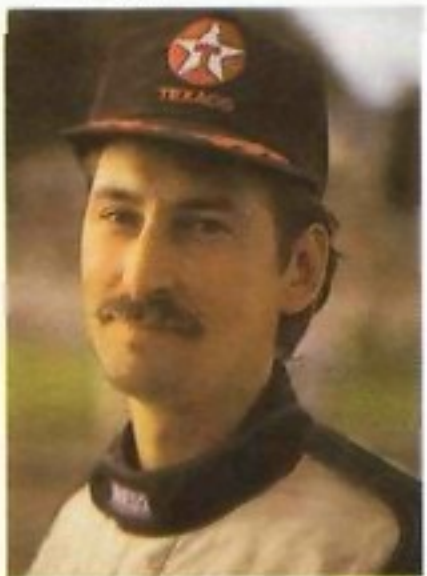
Да и экс- и вице-чемпион Европы Фолланд не выглядел большим оптимистом. «Я даже не знаю, кого мне больше опасаться, — задумчиво крутил головой Рольф. — И Ерофеев, и Макаров — отличные гонщики, так что состязаться с ними теперь, когда они вооружились французской техникой, стало очень трудно».

После таких признаний волей-неволей захочется взглянуть на чудо-машины. А вот и они — красавицы. Любопытно, как удалось обычному семейному седану, не отличавшемуся своеобразием дизайна, придать столь запоминающийся облик. Стройные, хищно-поджарые, на высоких колесах, обутых в мощные кроссовые «мишлены», с задними спойле-

рами, воздухозаборниками типа НАСА в задних крыльях (радиатор расположен сзади), две сестры «Рено-21-Куадра», белые с синими — у Ерофеева и желтыми — у Макарова — полосками, выглядели действительно очень импозантно.

Но внешность — далеко не самая важная характеристика кроссовой машины. Об одной из решающих особенностей — приводе на все колеса — говорит уже слово «Куадра» в на-

*Победитель латвийского этапа  
Гинтс Буйанс*





званием автомобиля. Другой неперемный атрибут претендента на высокие места — турбонаддув. 4-цилиндровый, рядный турбомотор «Рено» при рабочем объеме в два литра позволяет получать 430—450 л. с. (мощность серийного двигателя этой модели — 134 л. с.). Весит «21-я» 1050 кг, всего на 15 кг больше установленного правилами минимума.

Такие тактико-технические данные, как сказали бы военные, обеспечивают «Рено» отличные шансы в «борьбе» с противником на пересеченной местности. Лишь «Ауди-купе-52» Фолланда может похвастать большей «огневой мощностью» — 520—550 л. с. Но это уже такой огромный «табун лошадей», что им становится очень трудно управлять на короткой, относительно узкой, изобилующей поворотами при почти полном отсутствии прямых, кроссовой трассе. На старте, например, можно реализовать лишь где-то порядка 300 л. с., остальное все равно уходит в пробуксовку.

Еще одна особенность машины — электроника. Работой мотора — системы зажигания, впрыска топлива, агрегата турбонаддува, — а также коробки передач и распределением крутящего момента по осям руководит компьютер.

«Что и говорить, хороша машина, — довольно улыбнулся накануне гонки Владимир Макаров. — Слабые места? Пожалуй, что и нет таких. Разве вот рычаги задней подвески внушают некоторые опасения. Но это если быть сверхпридирчивым».

Словом, увидев своими глазами «боевую технику», победу, три вторых и три третьих места на семи предыдущих этапах трудно уже было считать сюрпризом. Скорее можно было ожидать больших успехов. «К сожалению, случаются порой досадные сбои, — продолжал Макаров. — Тут гаечка отвернется, там еще что-то. Мелкие недоделки, «французские копии», как мы между собой не совсем почтительно их называем». На первом этапе в Португалии такой вот «мелкий брачок-с» стоил Ерофееву оборванного привода, на следующем, в немецком Шлюхтерне, на его «Рено» отказала вторая передача.

Кроме того, оба уфимца впервые на практике столкнулись с турбомоторами,

оутя на себе то, с чем гонщики формулы 1 встретились более десяти лет назад — запаздывание давления наддува при разгоне. «У нас ведь не было никакого опыта с «Рено», — говорил Ерофеев. — Абсолютный «черный ящик». А по контракту с французской фирмой «Фаст энд Спид», готовившей для уфимцев автомобили, влезать в двигатель, коробку передач по-настоящему было нельзя. И уж ни в коем случае не следовало касаться компьютера — «электронные игры» оставались прерогативой французов.

Впрочем, одними лишь мелкими техническими неполадками «Рено» трудно объяснить великолепную серию Фолланда из пяти побед на шести этапах. Пилоты уфимской «Новойл» признались, что поначалу, недооценив преимущества командной тактики, решили, что каждому из них по силам справиться с немцем в одиночку. «А Рольф очень хладнокровный гонщик, — рассказывал Макаров. — Он никогда не рискует и допускает минимум ошибок. Здесь и нужна команда — один, постоянно атакуя Фолланда, выводит его из равновесия, заставляет нервничать. А второй сидит как бы в засаде. Если же первому удастся обойти лидера, он должен чуть притормаживать его, осторожно сбивая темп, в то время как товарищ по команде будет атаковать «Ауди» сзади. К сожалению, до всего этого мы дошли не сразу».

Что и говорить, после быстрого успеха в Португалии весенне-летняя кампания уфимцам не удалась. Они не только не сумели справиться с Фолландом, но и пропустили вперед Мориса, «Пежо» которого заметно уступал «куадрам» в мощности. И все же относительные эти неудачи, как мы видим, многому научили гонщиков «Новойл», в Бауску они приехали, полные решимости применить на деле свой тактический план.

Разумеется, абсолютное большинство зрителей, собравшихся в тот солнечный день на «Мусе» (правы оказались латвийские коллеги!) болели за своих — Латвию представляли шестеро из 32-х приехавших на седьмой этап европейского чемпионата гонщиков. Но уже в первом заезде хозяев ждало разочарование — не пройдя и полкруга, перевернулась желтая «Лада» одного из

# НЕФТЯНЫЕ КОРОЛИ из уфы

Насколько важна реклама на автогонках, нефтяные фирмы поняли еще три десятка лет назад. Сначала «Галф», «Экссон», «Тексако», потом «Шелл», «Мобил», ЭЛФ и многие другие стали вкладывать в автоспорт огромные деньги. Цель двойная — во-первых, свое имя всегда на виду, а во-вторых, — и это, конечно, главное — автолюбители могут воочию убедиться, что именно твоё масло, бензин, присадки — самые лучшие в мире. Ведь на них работал автомобиль-победитель. Пять лет назад к знаменитым нефтяным концернам присоединился Новоуфимский нефтеперерабатывающий завод.

Кому-то может показаться странным — зачем в нашей стране бензину реклама? И без рекламы не упустишь! В самом деле, продукция завода — широкий спектр автомобильного и авиационного топлива — для повышения популярности как-будто в автогонках не нуждается. Однако выпускают в Уфе еще и моторные масла, как утверждают некоторые специалисты, — лучшие в стране. Это подтверждается сертификатами от фирм «Даймлер-Бенц» и ДАФ. Вот тут-то и усмотрел директор завода Владимир Никитович Каракуц возможность не только потеснить зарубежных конкурентов на внутреннем рынке, но и попытаться выйти на внешний. А здесь уж без рекламы не обойтись. Так появилась кроссовая команда «Новойл».

Название ее расшифровывается просто — «Новоуфимское масло», а написанное латинским шрифтом, оно не только не уступает по благозвучию испанскому «Репсолу» или южноафриканскому «Сасолу». На заводе, который стал арендным предприятием, нашли место и для двух фирменных гонщиков — Ерофеева и Макарова, были подготовлены кроссовые «самары». Сначала это были переднеприводные «восьмерки» группы А-5. А в 1991 году закупили полноприводную трансмиссию «Фольксваген». Но «вазов-

ский» мотор явно не соответствовал задачам, поставленным перед командой, и в конце прошлого сезона было решено заказать автомобили на Западе. Здесь-то и пригодилась связь Новоуфимского завода с ЭЛФом. По совету президента французского концерна Каракуц обратился к фирме «Фаст энд Спид» и ее владельцу Клоду Курьену, хорошо известному в европейском автокроссе. И в марте нынешнего года пилоты «Новойл» выехали во Францию обкатывать новенькие «Рено-21-Куадра».

Курьен очень серьезно подошел к подготовке уфимцев. Трехнедельные тренировки начинались с мощности 200 л. с., и постепенно давление наддува двигателя доводилось до максимальных значений. Мощность в 430 л. с. была достигнута лишь за несколько дней до первого этапа, который прошел в начале апреля в Португалии.

Победа Макарова в Лоусаде показала, что «Новойл» выбрал верный путь, а первый сезон сотрудничества с Курьеном и его фирмой вывел уфимскую команду в призеры европейского чемпионата.

Но «Новойл» и не думает останавливаться на достигнутом. «Домашнее задание» Курьену — довести мощность мотора до 500—600 л. с. Кроме того, если все сложится удачно и коллектив предприятия (которое намечено приватизировать) даст добро, уфимская команда собирается замахнуться на чемпионат Европы по ралли-кроссу. Там расходы выше, и конкуренция посильнее, однако популярность почти неизвестного у нас ралли-кросса в Старом Свете очень высока. Каждый этап европейского первенства транслируется по телевидению. А значит и рекламная отдача от выступлений «Новойл» может быть неизмеримо выше. Но для этого придется здорово поработать: как показал нынешний сезон, лошадиные силы в автоспорте — еще далеко не все.





лидеров национального первенства Айварса Лайпникса. И для тех, кто ставил на белое, синее, красное — цвета российского флага, этот первый квалификационный заезд оказался неприятной неожиданностью. «Рено» Ерофеева под номером 114 очень плохо стартовал и, хотя пробился на третье место, никак не мог обойти красный «Пежо» Мориса. Потом оказалось, что на автомобиле Александра вышел из строя клапан, регулирующий давление наддува. Развалился поршеньек, и турбокомпрессор не мог развивать больше двух атмосфер.

Дальше — больше. Во втором заезде, где впервые стартовал Макаров, после столкновения с «Москвичом» Александра Миронова на его «Рено» отвалилась рулевая тяга. Полноприводный «Алеко» продолжил гонку с полоторванным, лихо заломленным набекрень, как бескозырка подгулявшего матроса, капотом. А явного фаворита и несостоявшегося победителя после финиша трактор оттащил через всю трассу в боксы.

Беспомощно вывернутое в сторону переднее колесо

навевало грустные мысли. Однако не все еще было потеряно — помогла новая формула проведения соревнований. Вместо прежней системы с предварительными заездами, полуфиналами и финалом с нынешнего года в европейском чемпионате вступила в силу новая. Теперь гонщиков ожидают три серии квалификационных заездов, причем каждый поочередно стартует из первого, второго и третьего ряда. По результатам этих гонок (складываются два лучших места

из трех) определяются восемь участников основного финала А. Еще двое добавляются к ним после «утешительного» финала Б, но лишь в том случае, если общее число участников — не менее шестнадцати. В Бауску приехала лишь «чертова дюжина» легковых автомобилей, поэтому на утешительный финал Ерофееву и Макарову рассчитывать было нельзя.

Как знать, может быть, именно это обстоятельство решающим образом сказало на распределении при-

зовых мест. Во втором заезде Макаров с трудом приковылял к финишу шестым, проиграв трем «ладам». Но в последнем Владимир решил во что бы то ни стало поймать за хвост закапризничавшую птицу-удачу. И сделал все от него зависящее. Стартовав с последнего места, он с быстротой молнии вышел на первое, и можно уже было вздохнуть с облегчением. Увы... Вскоре словно наткнувшись на невидимую стену, «Рено» почти остановился. Как раз перед

|    | ДЗ/3500                       | 1   | 2  | 3  | 4   | 5  | 6   | 7  | 8   | 9    | 10  | Очки |
|----|-------------------------------|-----|----|----|-----|----|-----|----|-----|------|-----|------|
| 1  | Жан-Поль Винсендо (F) Peugeot | 20  | 17 | 12 | (9) | 15 | (8) | 20 | 11  | (10) | 20  | 115  |
| 2  | Луиш Рибейру (P) Porsche      | (7) | 20 | 17 | 15  | 12 | 20  | 15 | 13  | (12) | (8) | 112  |
| 3  | Херберт Раммель (A) Porsche   | 17  | 15 | 15 | 13  | 11 | 13  | 12 | (7) | —    | —   | 96   |
| 4  | Роберт Бер (D) Audi           | —   | 9  | 20 | —   | 17 | —   | —  | 20  | 20   | —   | 86   |
| 5  | Ярослав Гошек (CS) Porsche    | 13  | 12 | —  | —   | 13 | 11  | 10 | 12  | (6)  | 13  | 84   |
| 6  | Иржи Бартош (CS) Porsche      | 1   | —  | —  | 17  | 9  | 17  | 7  | 17  | 15   | (1) | 83   |
| 7  | Хенк Опелаар (NL) Porsche     | 2   | —  | —  | 12  | 7  | 15  | —  | 15  | 8    | 6   | 65   |
| 8  | Карел Гавел (CS) Porsche      | —   | 3  | 9  | 2   | 3  | —   | 13 | —   | 17   | 15  | 62   |
| 9  | Йохан Верлуис (B) Lancia      | 11  | 11 | 5  | 11  | 10 | —   | —  | —   | 9    | —   | 57   |
| 10 | Родригу Рибейру (P) Porsche   | 8   | —  | —  | 10  | —  | 10  | 8  | 9   | 11   | —   | 56   |
| 17 | Алексей Ялуинин (LV) BAZ      | 5   | 4  | —  | 4   | —  | —   | —  | 6   | 3    | —   | 22   |

1 этап — Лоусада (P), 4.4; 2 — Шлюхтерн (D), 18.4; 3 — «Грюндаутайринг» (D), 25.4; 4 — Морон (F), 9.5; 5 — Лангезлааг (NL), 30.5; 6 — Фалейра (F), 13.6; 7 — Нова Пака (CS), 4.7; 8 — Бауска (LV), 22.8; 9 — «Нордринг» (A), 19.9; 10 — Маджиора (I), 26.9. В зачет идут семь лучших результатов. С — сход по техническим причинам; А — авария; Н — не допущен на старт из-за несоблюдения техтребований. В Нидерландах в группе Д2 гонщикам начислена половина очков т. к. на старт вышло менее дюжины участников.





*Голландца Хенка Оппелаара в нынешнем сезоне замучали технические неполадки.*

*Чемпион Европы в группе ДЗ Жан-Поль Винсендо.*

бывший тренер сборной СССР по автокроссу Владимир Тягунов не скрывал удовлетворения результатом Миронова. — Едет всегда очень напористо. Может быть, только не всегда хватает ему тактической мудрости».

Слова эти оказались пророческими: в самом начале финальной гонки москвич обошел двух соперников под желтым флагом и был за это дисквалифицирован.

Эта неудача позволила Морису и Фолланду (а немец почти весь заезд ехал со спущенным передним колесом!) еще больше увеличить отрыв от уфимцев. Команда же «Новойл» не получила в Бауске ожидавшихся лавров. Уже после первого круга финального заезда Ерофеев был лишь восьмым, затем шестым, седьмым — машина явно не желала бежать как следует, — а вскоре, получив сокрушительный удар в корму от роторной «Лады» Карклиньша, «Рено» бессильно замер на обочине.

После такого обидного поражения впору было приуныть — до конца чемпионата оставалось всего два этапа, и хотя европейская «бронза» была гарантирована одному из пилотов «Новойла», шансы на «серебро» стали совсем мизерными. Но что удивительно — в лагере уфимцев не было и следа пораженческих на-

шел «лады» Имантса Карклиньша и Йозефа Бартоша и в клубах пара, вырывавшегося из-под капота, финишировал третьим.

«Перед Анатолием я просто преклоняюсь», — говорил в боксах Владимир Макаров. — Восемь лет он делает свою машину. Пробует, ошибается, снова делает. И все один...» В Бауске Кривобоков показал тот предел, какого могут достичь «лады», если их доводкой заниматься в одиночку, по-старинке. В единственном заезде, который он выиграл, Анатолий почти на круг обошел «Алеко» из-под Нейкшанса, самого популярного автогонщика Латвии-92 Харальдса Шабазяна, «Шкоду-Фаворит» Ладислава Брожека и «Ладу» его земляка Бартоша. Но в финале рассчитывать тольятинцу можно было разве что на чудо.

А вот Миронов, как никто из наших спортсменов, вплотную подошел к пьедесталу, больше того — к высшей его ступеньке. «По характеру Саша — боец, —

этим заездом прошел невероятный ливень, больше чем на полчаса задержавший состязания. И по мокрой глине «Куадра» ползла как муха по стеклу, — с трудом преодолевая подъемы, тяжело скатываясь с горок. Отказал передний привод.

Что тут скажешь — разочарование было сильным. Вместо борьбы за победу — только четвертое место на старте финала Ерофеева и фиаско Макарова. И тут совершенно неожиданно напомнили о себе другие наши пилоты. Перед стартом мы о них как-то подзабыли —

уж больно неказисто смотрелись обычная «восьмерка» Анатолия Кривобокова и изрядно потрепанный «Москвич» Александра Миронова на фоне импозантных «французенок» из команды «Новойл».

А тольятинец и москвич в первом же квалификационном заезде показали серьезность своих намерений. Миронов уступил только трехсотсильной «Лянче-Дельта-Интеграле» Гинтса Буйанса, а Кривобоков, у которого еще до старта были проблемы с охлаждением двигателя, на последнем круге обо-



строений. Чуть не до утра просидели мы после гонки в Бауске с нашими ребятами — еще и еще раз просматривали видеозаписи, спорили, утешали их — расстроенных и возбужденных. И расстались, твердо уверенные в том, что в Австрии и Италии Владимир и Александр будут биться до конца.

Так оно и вышло. В Нордринге и Маджжоре Макаров и Ерофеев были солистами. Машины на этот раз не подвели, и опыт, накопленный в летних гонках, наконец, пригодился.

26 сентября — историческая дата в летописи отече-

Марк Морис, как и в прошлом сезоне, завоевал третье место в группе D2.

|    | D2/3500                                          | 1   | 2   | 3  | 4  | 5     | 6   | 7   | 8   | 9  | 10   | Очки |
|----|--------------------------------------------------|-----|-----|----|----|-------|-----|-----|-----|----|------|------|
| 1  | Рольф Фолланд (D) Audi Coupe S2 Quattro          | 11  | 20  | 20 | 20 | (10)  | (0) | 20  | 15  | 17 | (7)  | 123  |
| 2  | Александр Ерофеев (R) Renault 21 2L Turbo Quadra | (8) | (0) | 15 | 17 | (8,5) | 15  | 17  | 10  | 13 | 20   | 107  |
| 3  | Марк Морис (F) Peugeot 205 GTI                   | 17  | 13  | 12 | 15 | (6,5) | 17  | (7) | 17  | 12 | (10) | 103  |
| 4  | Владимир Макаров (R) Renault 21 2L Turbo Quadra  | 20  | 11  | 7  | 12 | (7,5) | 11  | (8) | (5) | 20 | 17   | 99   |
| 5  | Анатолий Кривобоков (R) BA3-2108 4x4             | —   | 15  | 5  | 8  | —     | —   | —   | 13  | 10 | 12   | 63   |
| 6  | Александр Миронов (R) АЗЛК-2141 Алеко 4x4        | —   | 9   | 4  | —  | 5,5   | 12  | Н   | 7   | 11 | 11   | 59,5 |
| 7  | Эгон Бем (D) Audi 80 Quattro                     | —   | —   | 13 | 9  | —     | —   | 13  | —   | 15 | —    | 50   |
| 8  | Ладислав Брожек (CS) Skoda 136L Favorit          | 13  | 4   | —  | —  | 6     | 6   | 5   | 12  | 3  | 0    | 49   |
| 9  | Марсель Эгг (CH) Ford Sierra XR 4x4              | —   | —   | 11 | 10 | —     | 13  | 10  | —   | —  | —    | 44   |
| 10 | Гинтс Буйанс (LV) Lancia Delta HF Integrale      | —   | C   | —  | —  | C     | —   | —   | 20  | 7  | 13   | 40   |
| 11 | Валерий Джежел (R) BA3-2108 4x4                  | 10  | 10  | 6  | —  | —     | —   | —   | —   | 9  | —    | 35   |
| 14 | Имантс Карклиньш (LV) BA3-21083 4x4              | —   | —   | —  | —  | —     | —   | 15  | 11  | C  | —    | 26   |
| 16 | Борис Котелло (R) BA3-2108 4x4                   | —   | C   | 9  | C  | —     | —   | 12  | —   | A  | —    | 21   |
| 17 | Харальдс Шахбазянс (LV) АЗЛК-2141 BA3            | 9   | 3   | —  | —  | —     | —   | —   | 8   | —  | —    | 20   |
| 21 | Владимир Бузланов (R) BA3-2108 4x4               | 7   | 7   | 3  | —  | —     | —   | —   | —   | A  | —    | 17   |
| 24 | Алдис Зебергс (LV) BA3-2108                      | —   | —   | —  | —  | —     | —   | 4   | 4   | 5  | —    | 13   |
| 26 | Иварс Цауне (LV) BA3-21083 4x4                   | —   | —   | —  | —  | —     | —   | 6   | —   | 6  | —    | 12   |
| 37 | Александр Микрюков (R) Toyota Celica 4x4         | 4   | —   | 1  | —  | —     | —   | —   | —   | 1  | —    | 6    |
| 42 | Петр Дрофичев (R) BA3-2108 4x4                   | —   | —   | —  | —  | —     | —   | —   | —   | 4  | —    | 4    |





ственного автоспорта: впервые русский гонщик стал призером официального первенства, проводимого в рамках ФИА. Успех этот по праву может разделить весь коллектив Новоуфимского нефтеперерабатывающего завода. И кто знает, может, в следующем сезоне на европейской авансцене появится новая звезда «Новойла» — баггист Александр Галин. Правда, в минувшем сезоне Галин считался, так сказать, полуофициальным членом команды: заказать фирме «Фаст энд Спид» багги уфимцам было еще, видимо, не по карману. Да в этой категории и риска побольше — не два-три, а шесть-восемь водителей реально претендовали здесь на победу в каждом из этапов. Тут и заковычные соперники чехи

Ярослав Гошек и Иржи Бартош — на их счету победа, три вторых и четыре третьих места в чемпионате Европы. Австрийский ветеран Херберт Раммель, француз Жан-Поль Винсендо, одним из первых в автокроссе перенесших коробку передач за двигатель. Немец Роберт Бер, чья машина считается едва ли не самой мощной и быстрой, хотя и не всегда надежной. И наконец сюрприз нынешнего года — команда братьев Рибейру из Португалии.

37-летний Луиш и 34-летний Рикарду владеют довольно солидной фирмой по производству дорожно-строительной и буровой техники. Но после того как девять лет назад старший брат сломал ногу, упав с кроссового мотоцикла, семья

## Один вопрос от АМС:

**ЛУИШ РИБЕЙРУ**, вице-чемпион Европы в группе Д3.

— Во сколько обходится вам участие в чемпионате Европы?

— В жуткую сумму — миллион французских франков. Но мы с братьями стараемся не думать об этом. Вот только жены нас здорово пият...

**МАРК МОРИС**, двукратный бронзовый призер чемпионата.

— В 1992 году в Бауске произошел неприятный инцидент: Рольф Фолланд написал протест на вашего брата, и Фабриса лишили заслуженной победы. Как складывались ваши отношения с немецким гонщиком в нынешнем первенстве?

— Проблем с Рольфом у меня не было. Но и особенно теплых чувств к нему, как вы сами понимаете, испытывать я не могу.

**ЖАН-ПОЛЬ ВИНСЕНДО**, чемпион Европы.

— Какой напиток вы предпочитаете?

— Ответ вы можете прочесть на бортах моей машины: «Шато Мулен де Лестрей». Без спонсорских денег, что приносит это прекрасное бордоское вино, мне было бы очень трудно рассчитывать на победы.

**ГИНТС БУЯНС**, победитель латвийского этапа чемпионата.

— Ваш успех в Бауске был для многих неожиданным. Что помогло вам выиграть?

— Это очень легкий вопрос! Мне помогали дождик и друзья. Ливень намочил трассу, уравнивая мои шансы в борьбе с более мощными автомобилями соперников. А благодаря друзьям — механику-золотые руки Валдису Аболиньшу, Рольфу Фолланду и Джонни Хакфорту, двум чемпионам Европы, — моя «Лянча» хотя бы в конце сезона стала доезжать до финиша.

**ГУРИЙ БУЛЛЕ**, один из «отцов» кроссовой трассы «Муса» в Бауске.

— Трудно ли организовать этап чемпионата Европы?

— Нет ничего легче! Нужно только иметь 50 миллионов рублей, полдюжины богатых спонсоров — «Тексако», «Ленд Ровер» и им подобных, такого фаната автокросса и мецената в одном лице, как Валдис Бенсонс, глава фирмы «Муса Моторс», трех одержимых автокроссом людей, которые составляют наш организационный штаб и — работать, работать, работать!

**ВЛАДИМИР ТЯГУНОВ**, тренер бывшей сборной СССР по автокроссу.

— Почему не видели мы на большинстве этапов вазовских гонщиков? Что, все, кроме Анатолия Кривобоква, сдались на милость мощных «рено» уфимцев?

— Не думаю, что их так уж легко «вышибить из седла». Причины же у всех разные: Валерий Джежела говорил мне, что хочет выиграть чемпионат страны, а заодно немножечко обустроить личную жизнь. У Бориса Котелло и Александра Горшкова — проблемы с мотором.

**РОЛЬФ ФОЛЛАНД**, двукратный чемпион Европы.

— Как вы относитесь к запрещению автомобилей группы В?

— Тут не все просто. С одной стороны, я — за. Меньше должен стать разрыв между бедными и богатыми, большую роль теперь играет искусство пилота. С другой — снизились скорости, исчезли мощнейшие раллийные «монстры», которые сами по себе вызвали интерес у публики, а значит, автокросс может лишиться части своих поклонников.





Рибейру переключилась на автокросс. Полностью оккупировав за эти годы национальный чемпионат, в нынешнем сезоне они решили примериться к европейскому. «Перед началом сезона я рассчитывал на третье место, — улыбался перед стартом в Бауске Луиш. — Но сейчас, если упущу титул, буду очень переживать».

Интересно, что помог братьям из Португалии в покорении европейских вершин Доминик Дюбур, прошлогодний чемпион Старого Света. Как Мэнселл в формуле 1, француз решил оставить надоевшую сцену, а свой автомобиль продал Рибейру. Да не один, а сразу два, чтобы хватило обоим братьям. Португальцы отлично воспользовались французской техникой и, добавив к ней хорошо срежиссированную тактику (чего так поначалу не хватало пилотам «Новойла»), сумели переиграть асов европейского чемпионата. Любопытно было наблюдать за действиями братьев в Бауске. В предварительных заездах они вовсе не рвались вперед, стремясь продемонстрировать свой потенциал, а ехали внимательно и осторожно, стараясь при этом, разумеется, обеспечить наилучшую позицию на старте. А вот в финале Рибейру, не обращая внимания на ушедших вперед, но неопасных с точки зрения чемпионских перспектив Бера, Бартоша и Оппелаара, внимательнейшим образом «выпасали» Раммеля и Винсендо — единственных конкурентов Луиша в борьбе за титул. И эта тактика блестяще себя оправдала: Рибейру-старший еще на несколько очков оторвался от своих преследователей.

О победах в классе «чистокровных» кроссовых автомобилей нам пока приходится только мечтать. Но пример «Новойла» показывает: не так страшен черт, как его малюют. Главное, что дело сдвинулось с мертвой точки: в России появился наконец росток настоящего, профессионального подхода. Чтобы побеждать в автогонках, необходимо в первую очередь найти мощного, заинтересованного в выходе на западный и в утверждении на внутреннем рынке спонсора, создать команду, купить автомобили. И только тогда можно будет ожидать дивидендов.

А. МЕЛЬНИК  
Фото А. ГУРЕВИЧА





# ИМ НРАВИТСЯ БЫТЬ ВПЕРЕДИ

В автокроссе закрытый парк, как по привычке мы называем не только раллийный, но и любой другой автоспортивный лагерь, — зрелище, нужно сказать, особенное. Здесь будто пересекаются сразу несколько гоночных «галактик». Вот наши старые знакомцы, чехи: общий автобус, неистребимый дух студенческого общежития. А вот французы — чисто, уютно и, конечно, тонкий аромат духов. Огромный грузовик братьев Рибейру из Португалии — символ достатка. Уфимская же команда — далеко не самая богатая с виду (небольшой фургон «Мерседес-Бенц», «Авиа»). Деньги «Новойла» пошли на самое главное — боевую технику. До антуража пока как-то руки не доходят. А потому ребята устраиваются по-холостяцки — на скорую руку, без всякого намека на домашний комфорт. А в многомесячных скитаниях по трассам Европы это приобретает особое значение. Может быть, поэтому разговор наш с гонщиками уфимской команды начался с тем сугубо домашних.

— Владимир, Александр, в ваших семьях недавно произошли приятные события. Вы уже думали, кем будут Ваня Макаров и Сан Саныч Ерофеев?

**Владимир Макаров:** Не успел, ведь сыну всего месяца. Я его даже не видел еще, так что рано пока думать, кем он станет.

**Александр Ерофеев:** Я считаю, что они сами решат когда-нибудь, чем заниматься. Я бы не возражал, если бы стали гонщиками. Правда, для этого нужно пораньше начинать: я сам пришел в автоспорт только в 25 лет. До этого и монтажником-высотником был, и слесарем на станции техобслуживания.

— Владимир, а ваш путь в автогонки был таким же кружным, как у Александра?

**В. М.:** Совсем нет. Хотя в детстве я мечтал быть летчиком и космонавтом — родился-то в 61-м! Думал даже поступать в летное училище. Но вместо этого занялся автокроссом. До армии это были «дворовые гонки», из «треугольника» Уфа —



**ЕРОФЕЕВ Александр.**  
Родился 20 августа 1957 года в Уфе.  
Автоспортом занимается 11 лет.  
Женат, трое детей.

Пермь — Челябинск никуда не выезжали. А после армии я уже мечтал заняться автоспортом всерьез. И как многие другие наши спортсмены — и кольцевики, и раллисты, и кроссмены — подался в Тольятти. За два года работы механиком в Лаборатории спортивно-гоночных автомобилей ВАЗа я, наконец, понял, что автоспорт — ежедневный, изнурительный и почти бесконечный труд... А пять лет назад ребята позвали меня обратно в Уфу.

**МАКАРОВ Владимир.**  
Родился 3 июня 1961 года в Уфе.  
Автоспортом занимается 14 лет.  
Женат, один сын.

— И вы оказались в одной команде с Александром. А кто из вас был «первым номером»?

**В. М.:** Ну разве можно сказать заранее? Я не представляю себе, как можно объявить перед сезоном одному гонщику, что он будет только вторым и во всем обязан лишь помогать первому. В такой обстановке, по-моему, невозможно будет ехать ни тому, ни другому.

**А. Е.:** Хотя вообще командная тактика — одно из средств к достижению

победы. И в последнее время мы с Володей стали гораздо больше думать об интересах команды. Если смотреть с этой точки зрения, то кто станет в результате первым — не так уж и важно. Лишь бы победил «Новойла».

— А как складываются ваши личные взаимоотношения — на трассе и вне ее?

**В. М.:** Для гонщика любой другой пилот прежде всего соперник. А иначе, как можно состязаться с ним, как заставить себя страстно желать победы, если перед тобой — отличный человек, прекрасный товарищ, друг не-разлей-вода? Так что мы прежде всего соперники, потом — товарищи по команде и совсем потом — приятели и земляки.

— Что же, по-вашему, является главным качеством автогонщика?

**В. М.:** Ни на минуту не расслабляться. Постоянно держать себя в напряжении. И работать, работать, работать.

**А. Е.:** Главное для гонщика — это голова. И в тактическом, и в техническом смысле. Все мы когда-то любили крутить гайки, возиться с железками. Потом приходит желание реализовать свои знания. И наконец появляется понимание, что для победы необходимо отбросить все, все личные удобства и полностью посвятить себя автогонкам.

— А как вы относитесь к своему успеху? Каково ощущать себя одним из лидеров европейского чемпионата?

**В. М.:** Победа в Лоусаде была, конечно, очень приятной. И все же совершенной неожиданностью не стала. Мы уже тогда понимали, что располагаем очень хорошей техникой. Техникой, которая позволит бороться даже за высший титул. Так что соперник у нас один — Фолланд. А он пока — первый. Вот так я отношусь к нашим успехам.

**А. Е.:** В середине сезона о каких-то особенных достижениях говорить вообще не приходилось. Но уже тогда я твердо понял одно: быть среди первых мне нравится и я на этом не останавлиюсь.





## ВЫСОКИЙ БЛОНДИН В ЧЕМПИОНСКОЙ «ТОЙОТЕ»

Замкнутые, неразговорчивые, хладнокровные высокие блондины — такими рисует молва финнов. И этот образ, право, близок к истине. Красивая, но скупая на краски природа, зима, длящаяся семь месяцев, и лето, кончающееся в середине августа, — на этой земле трудно представить бразильские карнавалы, зажигательные испанские танцы или искрометный французский юмор.

Но скажите, куда девается флегматичность, уравновешенность и сдержанность финнов, когда садятся они за руль раллийного автомобиля и выходят на трассу «Тысячи озер»? И кто может спорить с ними в страсти, когда ведут они свои «тойоты», «субару», «мицубиси» со скоростью под 200 км/ч меж стройными могучими деревьями по гравийным до-

рогам, на каждом километре которых число кочек и бугров спорит с количеством озер в этой стране? Очень немногие. Не потому ли все известные фирмы предпочитают либо вовсе пропустить этот этап, если среди их основных пилотов нет скандинавов, как например «Форд», либо специально для «Тысячи озер» ангажировать местных гонщиков.

Так появляются в списке участников имена, которые болельщики уже было начали забывать. Скажем, Маркку Алена, которого хозяева команды «Субару» предпочли молодому перспективному шотландцу Мак-Рею. Или Ханну Микколы, патриарха ралли, семикратного победителя «Тысячи озер». «Тойота» доверила ветерану, перешагнувшему пя-

тидесятилетний рубеж, свою третью машину.

Из пилотов латинской школы в Ювяскюля пожаловал лишь француз Ориоль. Хотя здесь в 1992 году ему удалось победить, Дидье не раз говорил, что «Тысяча озер» — не его конек.

Однако турнирное положение не оставляло французу выбора. Пользуясь отсутствием «Форда», «Тойоте» надо было оторваться от главного конкурента в командном зачете, а самому Ориолю попытаться обойти фордовских пилотов Делекура и Биазона. Но для этого предстояло потеснить Ватанена и Алена на «Субару-Импреза» — машинах, дебютировавших в Финляндии.

Новые японские автомобили, на которые хозяева «конюшни» возлагают серъ-

езные надежды, оснащены модернизированным двигателем от предыдущей модели «Легаси» с иными головкой блока и клапанным механизмом. Улучшен также турбонаддув. «Импреза» короче на 17 см и имеет заузженную на 6 см по сравнению с «Легаси» колею. Сюрпризом стало применение на новой «Субару» полуавтоматической коробки передач с кнопочным управлением. Почти как на машинах формулы 1.

Команда «Продрайв», представляющая в чемпионате мира интересы «Субару», долго работала над ее конструкцией. Были даже попытки установить эту систему на «Легаси». Однако до применения полуавтоматической коробки на соревнованиях дело не доходило.

Уж не запутался ли пяти-



кратный победитель «Тысячи озер» Маркку Ален в этих кнопках, когда на первом спецучастке потерял контроль над своей «Импрезой» и вылетел на обочину, где напоролся на большой камень и разбил радиатор? Так квартет фаворитов превратился в трио — Канккунен, Ориоль, Ватанен. Они шли очень плотно, с каждым «допом» отрываясь от преследователей. Достаточно сказать, что на последнем спецучастке первого дня все трое показали одинаковое время!

Лидеры задали такой темп гонке, что даже король финских дорог Юха Канккунен, известный своей нелюбовью к чисто асфальтовому ралли «Тур де Корс», проронил: «Если так будет продолжаться до конца, я предпочел бы дважды подряд проехать Корсику».

Сколь велика в такой ситуации цена любой оплошности, познал уже на втором спецучастке следующего дня Ориоль. Ошибка с выбором покрышек стоила ему 12 секунд отставания. В любой другой гонке столь скромный проигрыш значил бы не так много, но на сей раз в Финляндии это была почти катастрофа. «Я не представляю, как можно отыграть эти секунды у Юхи и Ари», — признался во время регруппинга Дидье. — Оба творят что-то невообразимое на трассе! Они просто не доедут до финиша».

Однако француз, который в точных попытках догнать беглецов после одного из трамплинов оторвал защиту картера двигателя, сломал амортизатор и разбил масляный насос, ошибался.

Как раз на том спецучастке, где Ориоль неудачно приземлился, Ватанен выиграл битву у Канккунена с перевесом в 11 секунд и вышел в лидеры. А спор двух «летающих финнов», породу которых еще недавно считали близкой к вымиранию, рассудил новый регламент. Согласно ему, между 27-м и 28-м спецучастками запрещалась посторонняя помощь, которая была просто необходима Ари, на чьей «Субару» из-за неполадки отопления запотевали стекла.

Оставленный наедине с неисправностью экипаж «Импрезы» проиграл Юхе 15 секунд. Стало ясно, что Канккунен своего шанса не упустит. На финише раскрасневшийся, со струйками пота на лице победитель признался, что

нынешний успех дался ему намного тяжелее, чем выигрыш «Тысячи озер» двухлетней давности на «Лянче», а борьба была настолько напряженной, что не оставила ни мгновения для передышки.

Утром в понедельник другой герой финского ралли, Ватанен, направлялся смыть усталость в бассейн отеля. Кто-то из журналистов поинтересовался, когда он собирается отбыть в Австралию на следующий этап чемпионата мира? Ари многозначительно ответил: «Я уже там». Воодушевленный соперничеством на равных с лидером первенства он, очевидно, на самом деле мыслями был уже на Зеленом континенте, где собирался окончательно развеять все сомнения относительно своей скорой отставки. Вот только впервые ощутить под колесами машин землю Австралии участникам чемпионата удалось лишь за восемь дней до старта. Столько времени для ознакомления с трассой определили организаторы. По общему мнению, такой короткий срок был явно недостаточен для полноценной подготовки, если учесть, что впереди спортсменов ожидали почти две тысячи километров дистанции. В стремлении успеть повсюду экипажи вставали ни свет ни заря, а возвращались в отель за полночь.

В особенно сложной ситуации оказались Мак-Рей, Биазон и Делекур. Они впервые стартовали в Австралийском ралли. А ведь двум последним, как пилотам «Форда», предстояло скрепить шпаги в решающей схватке за титул чемпиона среди марок с гонщиками «Тойоты», которые по праву считаются специалистами этого этапа. Канккунен трижды побеждал здесь, а Ориоль первенствовал в 1992 году.

Между тем трасса Австралийского ралли весьма специфична. Почти вся она проложена по узким лесным дорогам, а их покрытие зачастую состоит из мелких круглых камешков, на которых машина ведет себя словно на льду. Особенно, если пойдет дождь, как это случилось в первый день.

Состязания на третьем спецучастке длиной в 32 км проходили на фоне жутких декораций мертвого леса. Черные, иссушенные болезнью, вирус которой стал в этом районе Австралии настоящим бедствием, стоя-



ли вдоль дистанции деревья-великаны. И пряный аромат эвкалипта, смешиваясь с запахом отработавших газов, почему-то напоминал церковный ладан.

На финише ждали Карлоса Сайнса, но появился стартовавший следом за ним Биазон. Оказалось, «Лянчу» испанца занесло на правом вираже, и она задела за стоявший на обочине пен, который вырвал напроць переднюю подвеску. Потом, уже в свободном полете, автомобиль «Матадора» срубил два дерева. Но Карлосу повезло — они были не слишком толсты. А вот от 39-летнего новозеландца Роджера Фриза, штурмана «Поссума» Бурна, фортуна отвернулась в тот час.

Их «Субару-Легаси» неудачно приземлилась после двугорбового трамплина, ударившись по очереди сразу о три пня как раз правым, штурманским боком. Затем машина отлетела на другую обочину и врезалась передком прямо в огромное дерево. И опять правой стороной. Медицинская помощь подоспела очень быстро. Несчастный Фриз еще мог говорить. Но, увы, травмы оказались очень тяжелы,

*Победа в Австралии стала 19-й за все время выступлений Юхи Канккунена на чемпионатах мира. Столько же раллийных Гран-при только в активе Маркку Алена, Ханну Микколы и Бьерна Вальдегаарда, если считать с 1970 года, когда стал разыгрываться Международный чемпионат среди марок.*

и Роджер скончался в больнице.

Новозеландец, как и его напарник Бурн, по профессии астрофизик. Ралли были для них своего рода хобби. В котором они, впрочем, весьма преуспели, выиграв вдвоем чемпионаты Новой Зеландии и Австралии. На их счету также победа в ралли «Индонезия». Фриз стал первым штурманом, нашедшим смерть на трассах чемпионата мира, после гибели в 1986 году на Корсике итальянца Серджио Кресто, напарника финна Тойвонена.

Еще раз в первый день участники вспомнили недобрым словом скомканные тренировки накануне ралли, когда сошел с трассы Ори-





На дорогах Зеленого континента «Форд» оставил последние надежды на титул чемпиона среди марок.

«В своей неудаче я не виню машину. Это целиком моя ошибка», — говорил после аварии Карлос Сайнс.

оль. Он лишь семь секунд проигрывал к тому моменту лидеру Канккунену.

— Там была связка из левого и правого поворотов, — объяснял потом Дидье. — Выйдя из первого виража, я в последний момент заметил здоровенный камень посреди дороги. Машина встала на два колеса, но увернуться от него я все равно не успел. Картер двигателя оказался пробит, масло вытекло, и мотор встал.

После схода Ориоля реальным претендентом на победу остался только Канккунен, успевший «привезти» почти по минуте двум «субару» Мак-Рея и Ватанена. Они, к слову, выступали вновь на «Легаси», что, видимо, объясняется коммерческой политикой фирмы, которая предполагает продавать «Импрезу» в основном в Европе.

«Форды» Делекура и Биазона проигрывали еще больше. Как заметил сам Франсуа, поначалу явно сказывалось отсутствие австралийского опыта. А потом к этому добавились неполадки с машиной.

В третий, предпоследний день на середине спецучастка длиной 45 км мотор «Форда» Делекура внезапно заглох. Француз запустил машину, но двигатель работал с жуткими перебоями. С трудом добравшись до финиша СУ, «Форд» попал в руки механиков. Нырнув с головой под капот, они долго колдовали во чреве машины, и казалось, сумели возродить ее к жизни. Во всяком случае Делекур отправился на старт следующего СУ. Но кому-то из сервисной бригады пришла в голову светлая мысль проводить Франсуа на техничке. Счастливая инициатива: через два километра «Форд» опять закапризничал. И только тут наконец механики отыскали истинную причину сбоя. Ею оказался неисправный датчик системы зажигания величиной в 20-рублевую монетку. Но за минуту





27-29 августа, 1555,92/507,69 км, 35 СУ

|                            |       |                             |         |
|----------------------------|-------|-----------------------------|---------|
| 1. Ю.Канккунен/Д.Жироде    | SF/GB | Toyota Celica Turbo 4WD     | 4:23,51 |
| 2. А.Ватанен/Б.Берглунд    | SF/S  | Subaru Impreza              | -0,47   |
| 3. Д.Ориоль/Б.Оселли       | F     | Toyota Celica Turbo 4WD     | -2,10   |
| 4. Т.Мякинен/С.Харьянне    | SF    | Lancia Delta Integrale 16V  | -4,35   |
| 5. К.Эрикссон/С.Пармандер  | S     | Mitsubishi Lancer Evolution | -5,10   |
| 6. С.Линдхольм/Т.Хантунен  | SF    | Ford Escort RS Cosworth     | -7,43   |
| 7. Х.Миккола/А.Хертц       | SF/S  | Toyota Celica Turbo 4WD     | -9,04   |
| 8. Л.Лампи/П.Куоккала      | SF    | Mitsubishi Galant VR-4      | -9,27   |
| 9. А.Шварц/Н.Грист         | D/GB  | Mitsubishi Lancer Evolution | -10,15  |
| 10. М.Гронхольм/В.Силандер | SF    | Toyota Celica Turbo 4WD     | -16,29  |
| 11. Я.Кютолахто/А.Капанен  | SF    | Mitsubishi Galant VR-4 N    | -19,38  |
| 18. Б.Тири/С.Прево         | B     | Opel Astra GSi 16V F2       | -33,46  |

**Лидеры:** 1-25 СУ — Канккунен; 26 — Ватанен; 27-35 — Канккунен.  
**Победители СУ:** Канккунен — 17; Ватанен — 15; Ориоль — 8; Мякинен — 3; Эрикссон — 1. **Стартовало:** 114 экипажей, **Финишировало:** 61.

| Сошли:                                              | Причина: |
|-----------------------------------------------------|----------|
| 17 М.Уилсон/Томас GB Ford Escort RS Cosworth авария |          |
| 1 М.Ален/И.Кивимяки SF Subaru Impreza авария        |          |

## 10 этап

## Австралийское ралли

18-21 сентября, 1918/561,62 км, 34 спецучастка

|                           |       |                           |         |
|---------------------------|-------|---------------------------|---------|
| 1. Ю.Канккунен/Н.Грист    | SF/GB | Toyota Celica Turbo 4WD   | 5:19,58 |
| 2. А.Ватанен/Б.Берглунд   | SF/S  | Subaru Legacy 4WD         | -5,52   |
| 3. Ф.Делекур/Д.Гралау     | F     | Ford Escort RS Cosworth   | -23,44  |
| 4. Р.Данкертон/Ф.Госентас | AUS   | Mitsubishi Lancer Evol.   | -26,20  |
| 5. З.Хайдер/К.Вендель     | A     | Audi S2 Revo              | -30,10  |
| 6. К.Мак-Рей/Д.Рингер     | GB    | Subaru Legacy 4WD         | -35,35  |
| 7. Э.Ордински/М.Стейси    | AUS   | Mitsubishi Lancer Evol. N | -38,44  |
| 8. Н.Бейтс/К.Тейлер       | AUS   | Toyota Celica Turbo 4WD   | -44,52  |
| 9. К.Иноуэ/С.Хаяси        | J     | Mitsubishi Lancer Evol. N | -49,06  |
| 10. Д.Оффисер/К.Оффисер   | AUS   | Mitsubishi Lancer Evol. N | -51,45  |

**Лидер:** 1-34 СУ — Канккунен. **Победители СУ:** Канккунен — 26; Ориоль и Ватанен — по 3; Мак-Рей — 2. **Стартовало:** 82 экипажа, **Финишировало:** 45.

| Сошли:                                                  | Причина: |
|---------------------------------------------------------|----------|
| 33 М.Биазон/Т.Сивьеро I Ford Escort RS Cosworth эл.сист |          |
| 7 Д.Ориоль/Б.Оселли F Toyota Celica Turbo 4WD мотор     |          |
| 3 К.Сайнс/Л.Мойя E Lancia Delta Integrale 16V авария    |          |
| 3 П.Бурн/Р.Фриз NZ Subaru Legacy 4WD авария             |          |

**Личный зачет:** 1. Канккунен — 111 очков; 2. Делекур — 82; 3. Ориоль — 71; 4. Биазон — 66; 5. Мак-Рей — 50; 6. Сайнс — 35; 7. Ватанен — 30; 8-9. Эрикссон, Мякинен — по 26; 10. Ален — 25. **Командный:** 1. Toyota — 151; 2. Ford — 125; 3. Subaru — 90; 4. Mitsubishi — 69; 5. Lancia — 67.

Дени Жироде:

# «МНЕ ПОКАЗАЛОСЬ, ЮХА ПОТЕРЯЛ РАССУДОК»

Все-таки, как много в нашей жизни зависит от случайного стечения обстоятельств. Наверное, французу Дени Жироде и во сне не могло присниться, что однажды он усядется в кресло штурмана рядом со знаменитым финном Юхой Канккуненом. Но судьбе было угодно распорядиться именно так. В Аргентине бессменного напарника великого раллиста и его тезку — Пииронена внезапно сразил инсульт. А назначенный руководством "Тойоты" временный сменщик валлиец Ники Грист не смог приехать в Финляндию. И настал черед Жироде, который числился в команде штурманом экипажа-разведчика, открывающего трассу. Вот каким Дени увидел трехкратного чемпиона мира за рулем его "Тойоты".

Во время тренировок я понял, насколько Юха привязан к родной земле. Он таскал меня с собой по всем приятелям в округе Лаукаа, то и дело останавливался, чтобы перекинуться парой слов с крестьянами. Юха очень скучает по родине, которую покинул довольно давно.

Главная черта его характера — спокойствие. Ничто не может вывести Юху из себя. Складывается впечатление, что в любых, даже самых худших обстоятельствах он знает, что надо предпринять. Во время гонки финн лишь однажды позволил себе проорать: «ой-ой», когда мы едва не «промазали» поворот.

При ознакомлении с трассой он никогда не едет быстро. Однако у Канккунена есть привычка, как впрочем, и у других финских раллистов, оставлять штурмана в гостинице и отправляться на трассу вместе с кем-нибудь из своих гонщиков-соотечественников на двух машинах. На этот раз они уехали вместе с Тимо Мякиненом. Тут они позволяют себе быструю езду и в то же время часто останавливаются, чтобы осмотреть в опасных местах обочину. Меня, признаюсь, это немного смутило: ведь я плохо знаю финские спецучастки, по некоторым из них мне довелось проехать не больше двух раз.

При записи стенограммы он пользуется примерно десятком обозначений: абсолютно

полный газ, полный газ, может быть, полный, легкий, быстрый, средний, плохой, длинный, очень длинный, очень-очень длинный. Расстояние до ориентиров Юха определяет с поразительной точностью. Если он сказал 30 метров, значит и прибор покажет 30. Управляя автомобилем, он целиком полагается на свои записанные заранее траектории прохождения поворотов: оставаться справа, ехать посередине и т. д. Глядя со стороны, вождение машины не стоит Юхе ни малейшего труда — в заносе он держит руль одной рукой, а при скорости в 180 км/ч умудряется приветствовать жестами публику. Я же в это время невольно сползал под переднюю панель, чтобы не смотреть вперед. Впрочем, оторвать голову от записей я мог только на первых четырех спецучастках, когда Юха вкалывался.

А когда Канккунен узнал, что Ватанен вышел в лидеры, он просто забыл, что такое опасность. В тот момент мне показалось, что Юха потерял рассудок. И это при том, что уступил он всего три секунды!

Зато, когда мы снова вышли вперед, он был счастлив как ребенок. И даже позволил себе закурить свою любимую тоненькую сигару. Вторую он взял в зубы только перед финишем, когда стало окончательно ясно, что победа будет за ним.

ный датчик. На этот раз он вышел из строя на машине Биазона.

Так, за три этапа до конца первенства руководители «Тойоты» могли принимать поздравления с первым титулом чемпиона среди марок, добытым японской фирмой в ралли. Следом за «Хондой» в формуле 1 и «Маздой» в «Ле-Мане». С титулом, которому они во многом обязаны высокому неразговорчивому блондину из финской деревушки Лаукаа.

С. НЕЧАЮК

опоздания на старт Делекур был наказан десятью секундами штрафа. К тому же на его машине в суматохе не успели поменять шины.

Тем не менее после того, как в составе «Тойоты» остался лишь Канккунен, у «Форда» появился неплохой шанс подобраться в командном зачете к японской фирме. На руку им было и то, что в последний день «улетел» и потерял полчаса шедший вторым Мак-Рей. Но все надежды перечеркнул все тот же злополучный крошеч-





**П**осле первого круга он шел вторым. В нескольких метрах впереди маячила лишь такая же, как его собственная, красно-белая «Ямаха» итальянца. Уэйн чувствовал себя необыкновенно легко.

Машина отзывалась на малейшее движение, послушная, казалось, любой его мысли, взгляду, желанию. Впервые в этом сезоне да и, пожалуй, впервые своей карьере Рэйни получил столь мощный, быстрый и устойчивый мотоцикл.

Правда, весной ему тоже казалось, что японцы сделали наконец хорошую машину. В нынешнем году «Ямаха» перешла на новые шины, а «Данлоп» отличается от «Мишлена», как небо и земля. Поэтому инженерам пришлось подготовить совершенно новое шасси. Поначалу Рэйни оно даже понравилось — существенно улучшилась управляемость. После четырех этапов калифорниец лидировал в чемпионате, одержав две победы. А потом случился настоящий провал.

Уже к началу лета стало ясно, что всеми своими плюсами новый мотоцикл чемпиона мира обязан исключительно шинам. Остальное, как вскоре понял Рэйни, никуда не годилось. В «быстрых» поворотах покрышки держали, и здесь можно было бороться с «Сузуки» Кевина Шванца, а вот в «медленных», где все зависит от того, кто позже сможет начать торможение и раньше разгон, техасец имел явное преимущество.

Мало того, на скоростных трассах с длинными прямыми и относительно небольшим количеством сложных поворотов преимущество получали пилоты «Хонды». Так в июне Рэйни оказался не на вторых даже — на третьих ролях. За большие призы Германии и Голландии боролись Шванц и Алекс Барруш из «Сузуки», «хондовцы» Дарил Битти, Майкл Дуэн, даже японец Синичи Ито и Даг Чандлер («Каджива») — словом, кто угодно, только не чемпион мира!

Вот тогда-то — тоже, наверное, впервые в своей карьере — Уэйн вспылал. «Я не могу ездить на таком барахле, Кенни. Мне просто стыдно!» — заявил он шефу. Робертс прекрасно понимал своего пилота, ведь трехкратный чемпион мира сам недавно сменил седло мотоцикла на беспокойное

# АМЕРИКАНСКАЯ ТРАГЕДИЯ



место руководителя гоночной команды.

«Король Кенни» пригрозил «Ямахе», что если его команда не получит конкурентоспособное шасси в течение пары месяцев, он обратится к «Хонде» или «Кадживе». А чтобы японцы не усомнились в решительности его намерений, Робертс заказал раму у французской «ROC-Ямахи».

И на этой машине Рэйни удалось победить. Нужно было видеть инженеров «Ямахи»! Уэйн до сих пор с удовольствием вспоминал те дни. Вдвоем с Кенни они всю нахваливали новый мотоцикл (который, по правде говоря, был вовсе не так хорош, чтобы гарантировать чемпионское звание). И это возымело свое действие.

К концу июля, ровно через месяц после ультиматума Робертса, Уэйн сел в седло новой машины. И сразу же простил японцам все грехи старой — это наконец был мотоцикл, достойный чемпиона мира!

Уже в первый день квалификационных заездов Гран-при Чехии на «Масариковом округе», в окрестностях Брно, чемпион мира показал лучшее время, установив попутно рекорд круга. В субботу он еще прибавил, сбросив со своего результата почти секунду. А Швантц даже не сумел побить пятничное время Рэйни.

Теперь уже Уэйн не прятал глаза от журналистов, как ему приходилось делать не раз после квалификационных заездов в нынешнем сезоне. «Наконец-то машина едет так, как я хочу! Мы хорошо с ней поработали, остается лишь подождать результатов, — довольно улыбался калифорниец. — Я уверен, что две мои предыдущие победы на этой трассе — в 1990-м и 1991-м годах — и, конечно, сегодняшний рекорд круга здорово помогут мне завтра».

Так оно и вышло. 120 тысяч зрителей с удивлением наблюдали, как красно-белый дуэт «Малборо Тим Робертс Ямаха» с непривычной легкостью отрывался от соперников. Первый круг быстрее всех прошел Лука Кадалора, но уже на втором чемпион мира показал, «кто в доме хозяин». Безупречной ездой Рэйни не



дал итальянцу ни единого шанса. «Уэйн на каждом участке трассы был чуточку быстрее. Пока что я еще не могу с ним состязаться, — говорил после финиша усталый, но довольный серебряный призер Кадалора. — Впрочем, думаю, что Рэйни сейчас на шаг впереди любого другого гонщика».

Что да, то да. Легкость, с которой пилоты «Ямахи» ушли от Швантца с самого старта, буквально парализовала его. Кевин, еще недавно бывший главным (некоторые даже считали — единственным) претендентом на титул, совсем раскис: «Мотоцикл весь год вел себя образцово. И вот впервые заартачился — то внезапно сбрасывает скорость, то скачет, как козел!» А потом вдруг прибавил такое, от чего у хорошо его знавших людей глаза полезли на лоб: «Тяжело, конечно, видеть, как твой соперник скрывается вдаль. Но что поделаешь, нужно учиться справляться с поражениями...»

«Да, парень, это точно! Придется тебе забыть на время о победах,» — думал про себя Рэйни. А вслух рассыпался в комплиментах своему мотоциклу, что для него, человека достаточно сдержанного, вообще-то было не характерно. Но уж больно намучился он с медленной машиной в прошлом и начале нынешнего сезона.

«Если бы даже я и знал, почему мой мотоцикл бежит так резво, то все равно вам бы не признался, — кокетничал он с журналистами в Брно. — Скажу лишь одно — специальная рама, изготовленная «Ямахой» и немного модифицированная нашими инженерами, проявила себя выше всяких похвал. Подвеска «Олинз» работала великолепно. А уж шины «Данлоп» — у меня нет слов описать, как они хороши! Теперь впереди Мизано, мне очень нравится эта трасса, к тому же я, как и в Брно, побеждал там раньше».

И вот он в Мизано. В самом начале второго круга Уэйн достал и к неудовольствию полсотни тысяч итальянских болельщиков обошел Кадалору. Ничего, пусть немножко потерпят — время Луки еще не наступило. Чемпионом в этом году должен стать он, Рэйни! Если, конечно, ничего не случится. Но что могло с ним случиться на такой замечательной машине? Уэйн теперь твердо верил, что все неудачи и разочарования остались в прошлом.

В 1992 году мотоциклетный Гран-при на автодроме «Сантамоники», что находится в 45 минутах езды от Болоньи, в городке Мизано Адриатико, не проводился. За это время здесь построили новые боксы, а саму трассу удлиннили более чем на 700 метров. Правда, для

гонщиков она уже не была новой — все главные действующие лица в течение сезона участвовали на «Сантамонике» в испытательных заездах. И многие жаловались: «Это очень скользкая трасса, особенно в тех местах, где старый асфальт соседствует с новым».

Ничего страшного. «Данлоп» отлично держит дорогу, и Рэйни все прибавлял и прибавлял, так что даже Кадалора, которому безумно хотелось блеснуть перед своими болельщиками, начал отставать.

Кенни Робертс хмурился: как это не похоже было на расчетливого, мудрого Рэйни, никогда не рисковавшего сверх меры. Ведь чтобы увеличить преимущество в очках перед Швантцем, ему совсем не обязательно было скакать впереди на лихом коне. Достаточно лишь не пропустить Кевина вперед. «Осторожнее, осторожнее, ради Бога, будь осторожнее, Уэйн!» — твердил про себя как заклинание менеджер «Малборо Тим Робертс Ямаха».

Красно-белый метеор с номером один в девятый раз промчался мимо боксов. Кенни проводил его глазами и перевел взгляд на Дуэна и Швантца, заседавших на Кадалору. И в это время над трибунами прокатилось жуткое «О-ох!» В груди Ро-



бертса похолодело, и он вцепился в монитор...

В правом повороте, первом повороте десятого круга, переднее колесо «Ямахи» Рэйни предательски соскользнуло с асфальта, и мотоцикл, кувыркаясь вместе с седоком, вылетел за пределы трассы на песчаную полосу безопасности.

По правде говоря, со стороны эта авария не выглядела уж очень страшной — если, конечно, можно назвать нестрашным падение со 170-сильного болида, летящего со скоростью за сотню. И тем не менее зрители, а тем более участники мотоциклетных Гран-при привыкли к зрелищам и покруче. Вот почему лидеры в пылу борьбы почти не обратили внимания на неудачу Рэйни. «Это была классная гонка! Невероятная, замечательная! — никак не мог успокоиться после финиша Кадалора. — Я выкладывался на все сто процентов и здорово рисковал. А потом стали сдавать шины. Сзади, как неотвратимый рок, приближался Дуэн, спереди тащились несколько отстающих гонщиков... Словом, гонка была — что надо! Вот только, Уэйн, упал. Я надеюсь, что с ним ничего не случилось?»

*Косински (№ 3)  
преследует Битти.*

Случилось... Когда к Рэйни подбежали судьи, спасатели, он был в сознании и, морщась от боли, прохрипел: «Со мной что-то серьезное, ребята. Страшно болит спина...» На вертолете пострадавшего отвезли в госпиталь «Буфалини» в городе Чезена. А в шесть часов вечера стало известно, что у американца сломан шестой позвонок, и тело его от середины грудной клетки и ниже парализовано.

Известие произвело на всех гнетущее впечатление. «То, что случилось с Уэйном, — ужасно, — повторял расстроенный Шванц газетчикам, обступившим новоспеченного короля пятисоток. — Я не могу представить себя чемпионом, а его — прикованным к постели. После тех сражений, которыми мы радовали зрителей столько раз! Нет, этого не может быть, он скоро вернется!»

Но дни проходили за днями, а известия были неутешительными. «Пройдут месяцы, прежде чем мы сможем сказать, возможно ли вообще восстановление двигательных функций», — наконец подвел итог главный нейрохирург госпиталя Дориано Дзаппи. А через пять дней неподвижное тело человека, который еще недавно был одним из самых быстрых на планете, с превеликими предосторожностями переправили на другую сто-

рону Атлантики, в госпиталь «Сентинелла» в предместье Лос-Анджелеса, Инглвуде.

В пятистах километрах от новой больницы Рэйни, на автодроме «Лагуна Сека Рэйсуэй» в тот самый день, 10 сентября начались квалификационные заезды Гран-при США, предпоследней гонки сезона. Предпоследней и почти ничего не решавшей: чемпионом досрочно стал Шванц, на пять очков опередив Рэйни. Второй позиции самого трехкратного чемпиона тоже уже никто не угрожал. Вопрос был лишь в том, кто станет третьим призером.

Но к самому Рэйни это не имело теперь никакого отношения. Уэйн всегда немного отличался от большинства своих собратьев-мотогонщиков. Все они были его друзьями, и тем не менее калифорниец относился к ним скорее как старший брат к младшим — беспутным шалопаям. Почти все они были настоящими сорви-головами, мотогонки для них были чем-то вроде постоянной игры со смертью, которая будоражит кровь, кружит голову. Они и неженаты почти все — разве могут думать о семье, детях эти двадцати, тридцати, а то и почти сорокалетние мальчишки!

Сам Уэйн, солидный женатый человек, отец одиннадцатимесячного сына, относился к гонкам как к

работе — трудной, иногда опасной, безумно интересной, без которой не видел он своего существования, — но как к работе. И делал все, для того чтобы выполнять ее наилучшим образом. А что нужно для качественной работы? Победить! А что нужно, чтобы победить? Прежде всего не упасть. И он не падал. За шесть сезонов в чемпионате мира на счету калифорнийца более семидесяти Гран-при и только шесть раз он не сумел финишировать в гонке. Всего дважды падение лишило Рэйни шансов на продолжение борьбы. Но судьба, видно, приревновала своего недавнего любимца, на некоторое время лишив его обычной осторожности.

Снова и снова, лежа в белоснежной палате «Сентинеллы», Уэйн прокручивал в голове свое падение. Что он сделал не так? Неужели, действительно, неоправданно рисковал? В первый раз он так подвел своего шефа...

Будто мрачная тень упала вдруг на чемпионат мира. Последние два этапа прошли как-то тихо, не было наплыва болельщиков, обычных страстей.

В Лагуне-Секе настроение участников, зрителей, всех, кто крутится в многомесячной мотокарусели чемпионата мира, еще более омрачилось. Вопрос о бронзовом венке тоже решило падение. Самой достойной кандидату-





ой был Дуэн. И австралиец, расправившись поочередно с обоими пилотами «Сузуки», лидировавшими некоторое время, вышел вперед. Но незадолго до финиша, на выходе из поворота «Коркскрю», Мик упал и, как впоследствии выяснилось, сломал себе ключицу.

После этого уже ни сенсационная победа «Кадживы», ни первый в сезоне пьедестал Александра Барруша, ни очередной успех Нила Мак-Кензи, достойно сражавшегося с заводскими мотоциклами Синичи Ито и Алекса Кривилля, не смогли никого отвлечь от мрачных мыслей. «На каждом метре дистанции я чувствовал рядом с собой Уэйна», — сказал на финише Косински. — Я посвящаю свою победу ему и буду с нетерпением ждать его возвращения». Но и через две недели, когда в Хараме состоялась последняя гонка сезона, из Инглвуда не поступало утешительных известий. В Испании в отсутствие Рэйни и Дуэна, со Швантцем, впадшим вдруг во вполне объяснимую меланхолию, сражались вчерашние новички — Барруш, Кадалора, Битти, Косински.

А в «Сентинелле» между тем шла борьба за здоровье парализованного гонщика. Кенни Робертс, Дин Миллер, многолетний тренер Рэйни, его жена Шей, оставившая дома малыша Рекса, Берни Экклстоун, совладелец IRTA (Международной ассоциации гоночных команд, главного организатора мотоциклетных Гран-при) и руководители «Филип Моррис» сделали для этого все возможное. Госпиталь, куда перевезли Уэйна, известен в Калифорнии тем, что именно здесь восстанавливаются после



травм хоккеисты местной «Кингз» и баскетболисты «Лейкерс», бейсболисты «Доджерз» и футболисты «Рамз». Кроме того, из Болоньи прибыл доктор Джанкарло Кароли, в помощь нейрохирургу Питеру Ричардсу, главврачу IRTA. Экклстоун командировал его коллегу из формулы 1 профессора Сиди Уоткинса. Еще один профессор, Сайламант, работал в свое время с получившим когда-то похожую травму Клеем Регаццони. Из Европы для консультации выписали знаменитого «чудотворца» Клаудио Косту, год тому назад поставившего на ноги Дуэна.

Но врачи, даже самые лучшие, не всемогущи. Единственное, о чем могли говорить профессора спустя несколько недель после аварии — может быть, вскоре Уэйн сумеет приподняться на постели...

«Он очень, очень сильный», — сказал журналистам, караулившим его в холле лос-анджелесского госпиталя, шеф «Малборо Тим Робертс Ямаха». — И у него очень сильная жена. Шей

Команда «Малборо Тим Робертс Ямаха» без Рэйни.

поможет ему. Мы знаем, что он сделает все возможное и невозможное, все, что в человеческих силах. И даже больше. Уэйн вернется к нам. Даже если случится самое страшное и он не сможет больше ходить, мы вместе будем руководить гоночной командой. Он очень хочет вернуться в спорт».

Никогда американским мотогощникам не удавалось четыре раза подряд выиграть чемпионское звание в «королевском» классе. В прошедшем сезоне это должен был сделать Уэйн Рэйни — самый грамотный, тактически мудрый и в то же время быстрый гонщик в мире. Но и это не вышло. Что-то будет теперь? Сумеет ли трехкратный чемпион мира подняться после такого удара? Или всю оставшуюся жизнь ему придется носить как маску всегда настороженную и чуть более оживленную, чем у обычных людей, улыбку инвалида, старающегося показать окру-

жающим, что он бодр и доволен жизнью?

«Такие парни, как Рэйни, встречаются один на миллион», — сказал «король Кенни», раскопавший калифорнийца в родном Лос-Анджелесе много лет назад. «Держись, Уэйни! И возвращайся!» — можем добавить мы.

А. МЕЛЬНИК

В субботу, перед самым окончанием квалификационных заездов Гран-при США упал, сломав запястье и левую пятку, Фредди Спенсер. Это уже третье его тяжелое падение в нынешнем сезоне.

\*\*\*

Победа Александра Барруша в Хараме стала первым в классе 500 и вторым в истории чемпионата мира успехом бразильского гонщика. Ровно за двадцать лет до этого на той же самой трассе выиграл Аду Селсу Сантуш на 350-кубовой «Ямахе».

\*\*\*

Последний этап чемпионата мира должен был состояться в ЮАР. Но финансовые трудности владельцев автодрома в Кялами заставили организаторов чемпионата мира провести на «Сиркуито Перманенте дель Харам» третий в этом сезоне испанский Гран-при.

\*\*\*

Самым результативным из действующих гонщиков королевского класса стал Рэйни. На его счету 24 победы в Гран-при. У Швантца — 23, Спенсера — 20, Мамола — 13, Дуэна — 10, Косински — 3, Кадалоры — 2, Битти, Барруша и Кривилля — по 1-й.

|    |                                     | 1    | 2   | 3    | 4   | 5    | 6    | 7    | 8   | 9    | 10  | 11   | 12  | 13   | 14   | очки |
|----|-------------------------------------|------|-----|------|-----|------|------|------|-----|------|-----|------|-----|------|------|------|
|    |                                     | 28.3 | 4.4 | 18.4 | 2.5 | 16.5 | 13.6 | 26.6 | 4.7 | 18.7 | 1.8 | 22.8 | 5.9 | 12.9 | 26.9 |      |
| 1  | Кевин Швантц (USA), Suzuki RGV-Г    | 25   | 16  | 20*  | 25* | 25   | 20   | 25   | 16  | 20   | A   | 11   | 16  | 13*  | 16   | 248  |
| 2  | Уэйни Рэйни (USA), Yamaha YZR500    | 20*  | 25* | 25   | 20  | 16   | 11   | 11   | 25* | 16   | 20  | 25*  | A   | —    | —    | 214  |
| 3  | Дарил Битти (AUS), Honda NSR500     | 13   | 20  | 16   | 10  | 9    | 25   | A    | 13  | 10   | 10  | 10   | 9   | 11   | 20   | 176  |
| 4  | Майкл Дуэн (AUS), Honda NSR500      | C    | 13  | 9    | 13  | 20*  | A*   | 20   | 20  | 25*  | A   | 16   | 20* | A    | —    | 156  |
| 5  | Лука Кадалора (I), Yamaha YZR500    | 8    | нс  | C    | 11  | 11   | 8    | 9    | 1   | 11   | 25* | 20   | 25  | 16   | A    | 145  |
| 6  | Александр Барруш (BR), Suzuki RGV-Г | 11   | 9   | 10   | A   | 13   | A    | A*   | 11  | 9    | A   | 6    | 11  | 20   | 25   | 125  |
| 7  | Синичи Ито (J), Honda NSR500        | 9    | 10  | 13   | 0   | 10   | 16   | 10   | A   | 13   | 11  | 9    | 8   | 10   | A    | 119  |
| 8  | Алекс Кривилль (E), Honda NSR500    | 10   | 11  | 11   | 16  | C    | 13   | 16   | A   | C    | A   | 8    | 10  | 9    | 13   | 117  |
| 9  | Нил Мак-Кензи (GB), ROC Yamaha      | 6    | 8   | 3    | 9   | 5    | 7    | 8    | 10  | 8    | 16  | A    | 7   | 8    | 8    | 103  |
| 10 | Даг Чандлер (USA), Cagiva C593      | 16   | 7   | 5    | C   | 8    | 10   | 13   | A   | нс   | нс  | 7    | 6   | A    | 11   | 83   |
| 11 | Джон Косински (USA), Cagiva C593    | —    | —   | —    | —   | —    | —    | —    | —   | —    | —   | 13   | 13  | 25   | A*   | 51   |

Система начисления очков: 25-20-16-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1. 1-й этап Истери-Крик, Австралия; 2. Шах-Алам, Малайзия; 3. Сузука, Япония; 4. Херес-де-ла-Фронтера, Испания; 5. "Зальцбургринг", Австрия; 6. "Хоккенхаймринг", Германия; 7. Ассен, Нидерланды; 8. Барселона, Испания; 9. Муджелло, Италия; 10. Донингтон-Парк, Великобритания; 11. Брно, Чехия; 12. Мизано Адриатико, Италия; 13. Лагуна Сека, США; 14. Харам, Испания.

— первое место на старте; \* — лучшее время прохождения круга в гонке; A — авария; C — сход по техническим причинам; нс — прошел квалификацию, но не стартовал в гонке; прочерк — не участвовал в соревнованиях.





## «Ниссан» и акробатики

Стало привычным, что крупные автомобильные фирмы выступают спонсорами соревнований, команд или отдельных спортсменов в популярных видах спорта — таких, как теннис («Мерседес-Бенц», «Волво», «Опель»). А вот «Ниссан», точнее, его отделение по сбыту машин в Германии, покровительствует команде вольтижеров — акробатов на лошадях. И тратит деньги не впустую: ведь девушки, запечатленные на снимке, — чемпионки мира. Живут и тренируются они в Нойсе, том же немецком городе, где находится фирма «Ниссан Мотор Дойчланд» — кстати, лидер по продажам среди импортеров японских автомобилей в Германии.

## Конкурент Эшторила

Сейчас Португалия располагает единственной постоянной трассой для автогонок — в Эшториле. Существуют, правда, еще две — в Вила де Конде и в Вила Реал на севере страны, но они проложены по улицам городов. И вот португальцы объявили о постройке нового кольца — в Майа, неподалеку от города Порту. Предполагается, что его длина составит около пяти километров. Земляные работы на площадке уже начались.

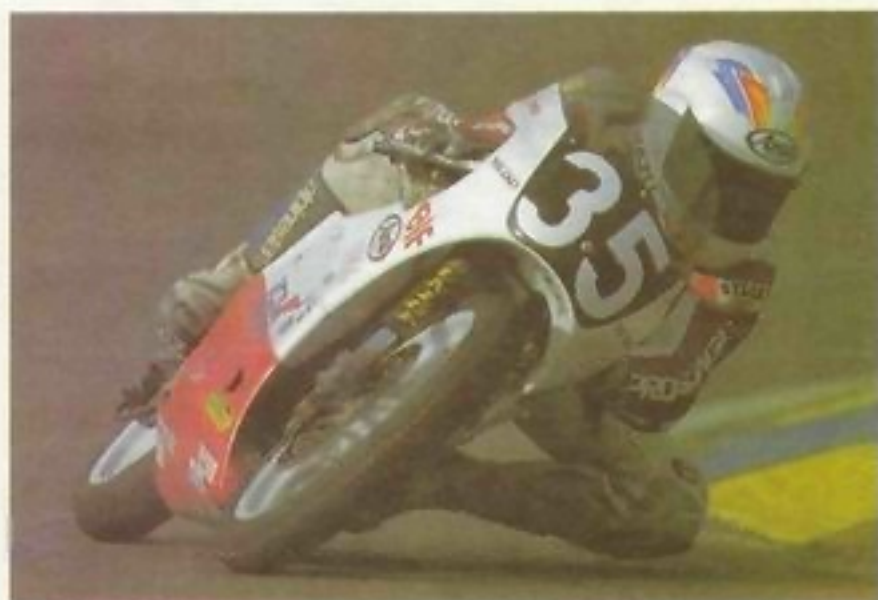
Главная цель амбициозного проекта — организация в Порту Гран-при Португалии вместо Эшторила. Поговаривают, что это может произойти уже в 1996 году. Безусловно, энтузиазма конкурентам из Порту добавляет приход в формулу 1 португальца Педро Лами. Так что те обязательства по срокам строительства, которые они взяли на себя, можно считать вполне выполнимыми.

● Как и два последних сезона, чемпионат «Индикар» начнется в конце марта в австралийском Серфиз-Парадайс.

● Итальянская мотоциклетная фирма «Джилера» объявила о своем уходе с арены больших призов.

## Наступление продолжается

Казуто Саката войдет в историю мотоциклетных Гран-при как первый японец, который выступит за европейскую команду. Он подписал контракт на будущий сезон с итальянской «конюшней» «Семиручи» класса 250 см<sup>3</sup>. В его распоряжении будет мотоцикл «Априлиа» заводской подготовки. Как видно, наступление японцев в мотогонках продолжается, они заняли очередной плацдарм.



## Простота — залог успеха



Лучшей рекламы для автопроизводителей, чем успехи в гонках, придумать невозможно. Но вот беда — спортивные проекты не только влетают в копеечку, в них еще невозможно гарантировать победу, а поражения, в свою очередь, могут неблагоприятно отразиться на имидже продукции данной компании.

Вот, похоже, и «Даймлер-Бенц» сильно озадачен. Уже год как красуется на автомобилях Ф1 «Заубер» заметная надпись и эмблема «Мерседес». И хотя бегают они совсем неплохо для новичков Ф1, в глазах миллионов рядовых потребителей четвертые, пятые и шестые места — вовсе не та реклама, на которую рассчитывает крупнейший концерн.

И немцы решили прибегнуть к более простому и довольно распространенному ныне способу завоевания симпатий потенциальных клиентов. Компания из Штутгарта, во-первых, стала одним из главных организаторов и спонсоров целого чемпионата мира по легкой атлетике прошлого года, во-вторых, предоставила для его проведения собственный «Готлиб Даймлер стадион», а в-третьих, новый автобус модели «0 404» стал официальным транспортом лучших легкоатлетов мира.

Вариант, как говорится, беспроигрышный: в независимости от того, кто из легкоатлетов праздновал победу, телевизионные болельщики то и дело натыкались взглядом на аршинные надписи «Мерседес-Бенц» на рекламных бортах, опоясывавших весь стадион.





# ТЩЕТНЫЕ УСИЛИЯ

«Брось возмущаться, — советовал один пензенский спортсмен другому, — не ехать же домой. Лучше заедем в группу Д2. Вот увидишь, еще в призеры попадем. «Волга» — машина надежная, а из форсированных «Жигулей» до финиша и половина не доберется».

Эти слова довелось услышать в помещении Гуковского СТК, где состоялась мандатная комиссия шестого этапа чемпионата России по автокроссу. А часом раньше участники соревнований с удивлением наблюдали за процессом разгрузки трех «волг» с автовоза. Зачем махать кулаками после драки? Ведь последний раз автомобили десятого класса встречались на пятом этапе в Веселовке. Для них борьба за медали уже давно закончена, и победитель известен — Сергей Толстолуцкий из Нижнего Новгорода. Узнав горькую правду, огорченные пензенцы рассказали, что перед тем, как покинуть родной город, они позвонили в Исполком Российской автомобильной федерации, где их направили в Гуково. Признаюсь, поверить в это было трудно. Уж где-где, а в

РАФе календарь соревнований должны знать. Видно, опять славные веселыми приключениями «таксисты» перепутали все на свете.

К сожалению, неразбериха с зачетными группами имела продолжение. Прибыли баггисты из Нефтеюган-

ска и привезли с собой машины с двигателями воздушного охлаждения. Точно такая же ситуация — люди приехали в Ростовскую область из Тюменской узнать, что чемпионат в классе завершен. Кто прав, кто виноват сейчас уже не разберешь.

Но согласитесь, календарь соревнований и информацию об изменениях в нем гонщики должны получать вовремя. Будь то спортсмены Пензы, Нефтеюганска, Уфы, Якутска, Верхней Пышмы или любого другого города России, где интересуются автокроссом. Сотрудникам автомобильной Федерации, вероятно, стоит подумать над тем, как в будущем году распространять важнейшие документы по регионам. Тем более это их прямая обязанность. А пока расхлебывать кашу приходилось судьям и организаторам на местах. Например, в Гуково «волгам» предложили стартовать вместе с «восьмерками» группы Д2, «воздушкам» — с мощными багги группы Д3/6.

Разумеется, чуда не случилось. Как ни надеялись пензенцы на прочность своих тихоходных машин, с первых же метров дистанции «волги» были обречены на роль аутсайдеров. Их соперниками в классе автомобилей с рабочим объемом двигателя до 3500 см<sup>3</sup> стали «самары» лучших кроссменов России. Надежные, скоростные. Те самые, что в

## РЕЗУЛЬТАТЫ ЧЕМПИОНАТА РОССИИ ПО АВТОКРОССУ

**Группа Д1/1 (легковые автомобили 1600 см<sup>3</sup>):** 1. Ю. Назаров — 52 очка; 2. Н. Коротенко — 50; 3. И. Черноиванов (все — Тольятти) — 39; 4. С. Самсонов (Пенза) — 38; 5. В. Малюшитский (Тольятти) — 20; 6. Н. Конин (Пенза) — 19; 7. И. Смирнов (Дмитров) — 15; 8. К. Колобков (Видное) — 13; 9. В. Суворов (Белгород) — 11; 10. Р. Мухаметзянов (Тольятти) — 10. **Группа Д3/5 (багги 1300 см<sup>3</sup>):** 1. Ф. Бадретдинов (Н. Челны) — 47; 2. С. Блинов (Москва) — 47; 3. И. Мустафин (Н. Челны) — 45; 4. Б. Цеханович (Балаково) — 34; 5. В. Николаев — 31; 6. А. Чащин — 24; 7. С. Якубов (все — Н. Челны) — 21; 8. А. Марсов (Балашиха) — 20; 9. В. Скиба (Тольятти) — 20; 10. Г. Ожиганов (Балаково) — 14. **Группа Д3/6 (багги 3500 см<sup>3</sup>):** 1. А. Шаров (Н. Челны) — 55; 2. И. Крюков (Тольятти) — 50; 3. О. Хорушков (Екатеринбург) — 24; 4. Ю. Кузьмичев (Самара) — 21; 5. А. Синичкин (Москва) — 20; 6. А. Галин (Уфа) — 14; 7. С. Садовников (Н. Тагил) — 14; 8. С. Блинов (Москва) — 12; 9. П. Фортунин (Тольятти) — 12; 10. А. Хабаров (Екатеринбург) — 11.





Оспаривали только четыре человека? Очевидно, одного желания опередить наших «европейцев» на внутреннем чемпионате явно недостаточно. Нужна еще конкурентоспособная техника. В нынешнем году с вазовцами пытались соперничать всего два гонщика-конструктора. Однако ни полноприводная «восьмерка» Динара Ханжа-

Серийный «Спринт» легко узнать по элегантным пластиковым панелям. Опытные спортсмены утверждают, что привлекательный внешний вид, увы, единственное достоинство багги тольяттинского производства.



компании сильнейших добыли зачетные очки на трассах чемпионата Европы. По существу, лишь хозяева этих полноприводных монстров фирменные гонщики ВАЗа Владимир Бузланов, Борис Котелло, Виктор Горшков,

Валерий Джежела вели весь сезон борьбу за медали. К тому же результат выступления тольяттинцев на последнем этапе решал судьбу призовых мест.

Почему «золото», «серебро» и «бронзу», по сути,

рова из Самары, ни «Алеко» с двухлитровым двигателем москвича Владислава Забелина не смогли на равных конкурировать с автомобилями заводчан. А стоит ли вообще тратить здоровье на бесполезную работу? Сут-

ками пропадать в боксе, пытаясь довести до ума трансмиссию, выжимать из отечественного мотора дополнительные «лошадиные силы». Не ведет ли этот путь в тупик? В соревновании умельца-одиночки с заводом, наверняка, победит последний. Если хочется выступать непременно в группе D2, может быть, лучше посвятить свободное время поиску спонсоров и денежных средств, купить мощную импортную машину? За примером далеко ходить не надо. Владелец «Рено-21» уфимец Александр Ерофеев посетил трассу города Тольятти и, разумеется, финишировал первым. Жаль только выступал он лишь на одном этапе чемпионата. Другой вопрос: нужны ли теперь гонщику новоуфимского нефтеперерабатывающего комбината награды первенства России? Много лет понадобилось нашему крупнейшему автозаводу для того, чтобы спортсмены команды ВАЗа за рубежом занимали пятые, шестые места. Два «Рено» Александра Ерофеева и Владимира Макарова преодолели этот путь за один сезон. Уверенно обошли тольяттинцев и вели борьбу за медали европейской пробы. Конечно, обидно за талантливых кроссменов, отдавших силы созданию уникальных полноприводных машин. Но «золото», «серебро», «бронза» Бузланова, Котелло и Горшкова, завоеванные в нашей стране, соответствуют скорее внутривоздской табели о рангах, чем реальному соотношению сил.

Не лучше положение баггистов. Годами мучились люди с тольяттинским «Спринтом». Многие, вооружившись сварочным аппаратом, собрали машины собственной конструкции, экспериментировали с роторно-поршневыми моторами. Тщетные усилия. Алексей Шаров из Набережных Челнов первым в России установил на своей кроссовой «формуле» двигатель «Порше» и стал чемпионом.

Пусть не обижаясь спортсмены, но до тех пор, пока гоночная техника создается их собственными руками, о реальных успехах за рубежом, интересном чемпионате страны можно только мечтать. Кросс, как и весь автоспорт, — занятие для материально обеспеченных людей. Зарабатывайте средства, господа! А умения ездить — вам не занимать.

В. КРЮЧКОВ  
Фото автора 55

| ГРУППА D2 |                                                 | Результаты на этапах (место/очки) |       |       |      | Сумма очков |
|-----------|-------------------------------------------------|-----------------------------------|-------|-------|------|-------------|
|           |                                                 | 1                                 | 2     | 3     | 4    |             |
| 1         | Владимир Бузланов (Тольятти, "Лада-Самара 4x4") | —                                 | 3/6   | 1/10  | 1/20 | 36          |
| 2         | Борис Котелло (Тольятти, "Лада-Самара 4x4")     | 1/10                              | 6/3   | —     | 2/15 | 28          |
| 3         | Виктор Горшков (Тольятти, "Лада-Самара 4x4")    | 3/6                               | 4/5   | —     | 3/12 | 23          |
| 4         | Валерий Джежела (Тольятти, "Лада-Самара 4x4")   | 2/7,5                             | 2/7,5 | 3/6   | —    | 21          |
| 5         | Владислав Забелин (Москва, АЗЛК-2141)           | —                                 | 5/4   | 4/5   | 5/8  | 17          |
| 6         | Александр Микрюков (Пермь, ВАЗ-2108)            | 4/5                               | —     | 2/7,5 | —    | 12,5        |
| 7         | Александр Ерофеев (Уфа, "Рено-21-Куадра")       | —                                 | 1/10  | —     | —    | 10          |
| 8         | Юрий Назаров (Тольятти, ВАЗ-2108)               | —                                 | —     | —     | 4/10 | 10          |
| 9         | Динар Ханжаров (Самара, "Лада-Самара 4x4")      | 5/4                               | 7/2   | —     | —    | 6           |
| 10        | Владимир Черевань (Гуково, ВАЗ-2108)            | —                                 | —     | —     | 6/6  | 6           |





# БЕЛОБОРОДОВ ПРОТИВ ШУМАХЕРА

17-летний минчанин Дмитрий Белобородов.

важнейшие узлы и механизмы унифицированы. Это ставит всех участников примерно в равные условия, в которых и познается мастерство каждого гонщика. А демонстрируют ребята свои возможности на десяти этапах первенства, проводимых на лучших трассах Германии, а также в Австрии, Бельгии и Венгрии. Для повышения престижа формулы «Юниор» некоторые ее старты предваряют этапы немецкого чемпионата по гонкам на легковых автомобилях (ДТМ).

Несмотря на то, что формула «Юниор» лишь одна из начальных ступеней в мировой гоночной лестнице, ее призовой фонд совсем нешуточный. Если в сезоне-92 он составлял 150 тысяч немецких марок, то в прошлом году «поправился» еще на 50 тысяч. При этом первая дюжина пилотов каждого этапа вместе с зачетными очками получает от 3000 до 300 ДМ. И по окончании первенства также 12 лучших гонщиков пополняют свой бюджет совсем не «школьными» суммами — от 10 тысяч до 500 ДМ. Словом, «Юниор» — вещь серьезная, полезная и популярная — ведь именно с подобных соревнований начинали свою карьеру почти все сильнейшие пилоты мира. Вот и приходят в немец-

кое первенство ребята, мечтающие о лаврах Сенны и Проста.

Предысторию же появления в «Юниоре» гонщиков из Белоруссии постоянные читатели АМС наверняка помнят. Совместное предприятие «JAK-Автомобильные технологии» в содружестве с научно-производственной фирмой «Тест» собрали в Минске по немецким лекалам гоночные автомобили формулы «Юниор». При поддержке таких известных фирм, как БМВ, «Фондметал», «Кастроль», «Пирелли», «Каттус» и немецкого автоклуба АДАК, была организована команда для участия в чемпионате этой формулы. Защищать же гоночную честь Белоруссии посчастливилось Дмитрию Белобородову, Алексею Кучуку и Анатолию Серветнику — именно их выбрали после многоступенчатого отбора из более чем десятка белорусских картингистов.

Конечно, наивно было бы ожидать от ребят чуда. Не могли они, едва попав в Европу, сразу задавать здесь тон, а тем более тут же протоптать себе дорожку в «высший свет». Процесс становления пилота мирового класса занимает несколько лет, и результаты даже к самым большим талантам приходят не вдруг. Пока же белорусским парням не по силам на равных бороться с асами — «юниорами» немецкого чемпионата. Анатолий Серветник

*...Промчавшись мимо главной трибуны, стоя ярко раскрашенных «формул», надрывно звеня моторами, скрывается в лесу, окружающем трассу "Хоккенхаймринга". Немецкие зрители спокойны — они твердо уверены в победе своего пилота. Но вот спустя полторы минуты кавалькада гоночных машин, визжа резиной, появляется на стадионе и... Что это? Шумахер здорово отстал, Белобородов везет ему целую «трамвайную остановку»! Хорошо, что хоть Мелькус впереди...*

Не спешите, пожалуйста, выражать соболезнования по поводу моего внезапно помутившегося рассудка. С ним все в порядке. И не пришло мне все это в слад-

ком сне. Нет. Описанная сцена, действительно, имела место быть в сентябре прошлого года на заключительном этапе открытого чемпионата Германии формулы «Юниор». Где в самом деле выступают и Шумахер — правда, не Михаэль, а его младший брат Ральф, — и Мелькус — только, конечно, не Хайнц и, к великому сожалению, не Уве, погибший три года назад, а представитель третьего поколения знаменитой гоночной династии Ронни. А весной прошлого года веселая мальчишеская компания участников «юниорского» первенства пополнилась гонщиками из Белоруссии.

Чемпионат формулы «Юниор», проводимый с 1991 года, — своего рода трамплин, с которого 17—19-летние перспективные ребята, пришедшие, как правило, из картинга, совершают прыжок в более мощные и престижные формулы — «Опель—Лотос», «Рено», «Форд». Ну а с тем, чтобы путь наверх продолжали самые талантливые и способные — автомобили «юниорской» формулы конструктивно почти ничем не отличаются друг от друга, их

## РЕЗУЛЬТАТЫ ЧЕМПИОНАТА ГЕРМАНИИ В ФОРМУЛЕ «ЮНИОР»

1. Р. Калашек — 154 очка; 2. Р. Шумахер — 121; 3. Р. Мелькус — 107; 4. В. Хенцлер — 102; 5. С. Мюллер — 98; 6. И. Стуресон — 60... 21—22. А. Ведлер и Д. Белобородов — по 3.





после трех этапов был заменен Алексеем Кучуком, но ни тот, ни другой не сумели подняться выше 16-го места. И только Дмитрий Белобородов добился определенного успеха. В середине мая в Вуншторфе — это был третий этап чемпионата и первый для минчан — он финишировал 18-м. Затем, буквально по шажочку приближаясь к зачетной дюжине, был 17-м, 15-м, 14-м. В предпоследней гонке «Альпийском трофее» на австрийском «Зальцбургринге» — он показал 13-е время, и наконец на последнем этапе, в Хоккенхайме был десятым.

Но, как мы уже говорили, успехи — дело наживное. Главное, фирма JAK, похоже, понимает — то, что уже

сделано — лишь первый шаг к Олимпу мирового автоспорта. Консорциум не собирается останавливаться на достигнутом. Уже в нынешнем году, помимо формулы «Юниор», где наряду с двумя белорусскими гонщиками, возможно, выступит и один пилот из России, в его планах значится атака на следующий эшелон европейских формул. Два автомобиля ФЗ, собранные, как и «юниоры»,

в Минске, поведут борьбу в немецком чемпионате формулы 3, одном из самых престижных и популярных в мире.

Ну и последнее. Дело минчане, бесспорно, затеяли хорошее. А приглашение в белорусский стан российского гонщика — весьма благородный жест. Но с другой стороны, обидно. До каких же пор наши российские гонщики будут жить

такими, да простят меня минчане, подачками? Не сожестно, господа российские предприниматели? Где же ваши национальная гордость и самолюбие? И неужели канули в Лету меценаты, способные раскошелиться на благо российского автоспорта? Вперед, господа, без страха и сомненья! Дело-то хорошее. И может стать выгодным.

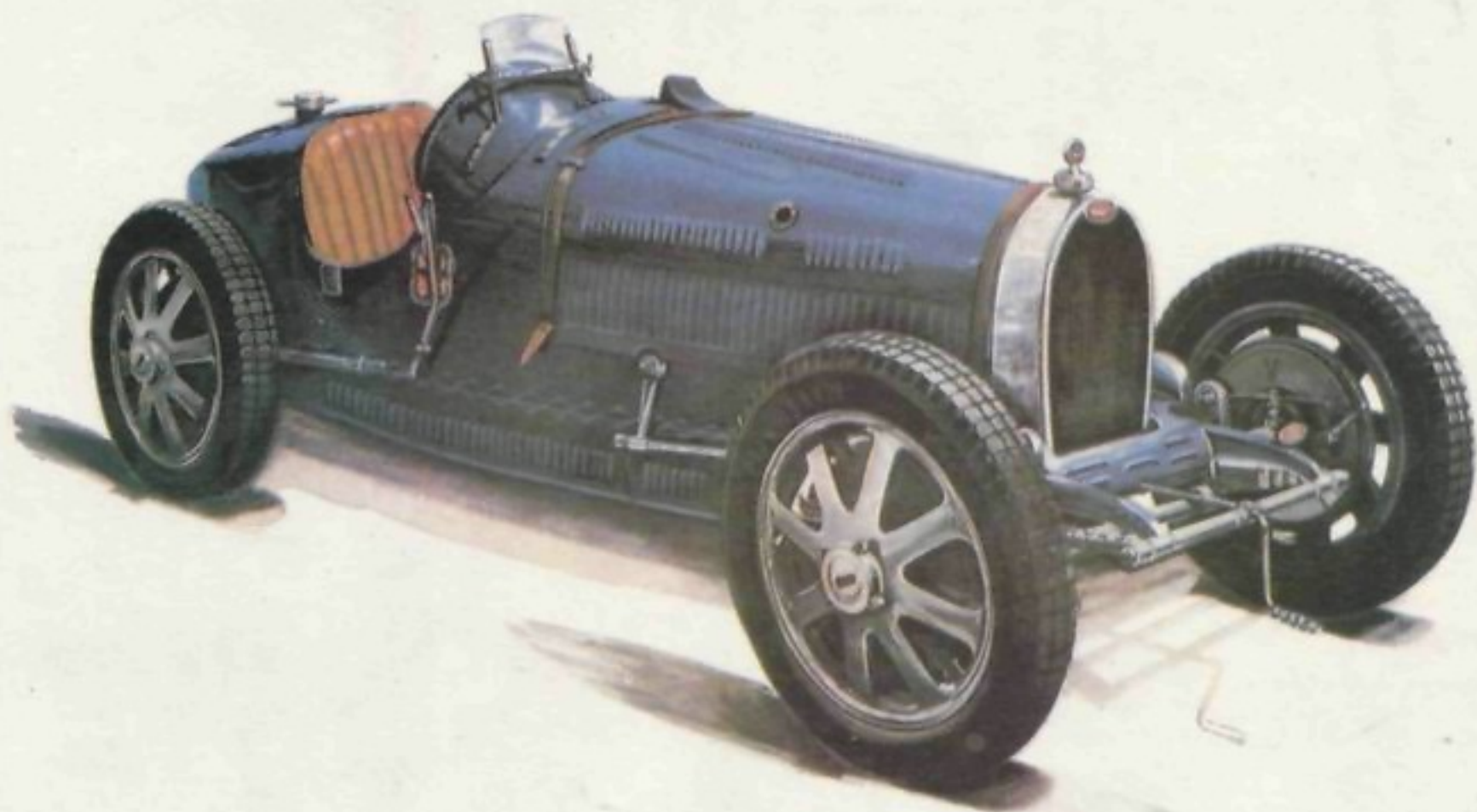
**М. МЕДВЕДЕВ**

*Михаэль Шумахер считает своего 18-летнего брата Ральфа (он справа) подающим большие надежды.*

*Ронни Мелькус — третий представитель самой знаменитой гоночной династии Восточной Европы.*







## «СВЯЩЕННАЯ КОРОВА № 35»

Каждый человек вправе исповедовать собственную философию. Точно так же любой конструктор придерживается своих технических концепций. Но и давать оценки, в том числе и нетрадиционные, философии и концепциям тоже никому не возбраняется.

В истории автомобилей, а тем более гоночных, всегда были и будут кумиры и герои. Они, как бесчисленные оси в часах, дают возможность согласованно вращаться всем колесикам их механизма и «двигать вперед время». Одна из таких осей в механизме автомобильной истории называется «Бугатти». Вокруг нее кружатся яркие легенды, порой специально придуманные, порой основанные на реальных событиях. Они ложатся одна за другой, как кирпичи, образуя капитальное сооружение, называемое культом марки. Мы знаем немало объектов такого культа: модели «Форд-Т» и «Остин-Мини», марки

«Феррари» и «Роллс-Ройс», конструкторы Марк Биркитт и Фердинанд Порше.

Нет слов, эти машины, фирмы и люди сами по себе неординарны в силу разных событий и обстоятельств. Но порой мы готовы все, что с ними связано, покрыть краской исключительности.

Среди 75 конструкций, созданных Этторе Бугатти (1881—1947 гг.), особняком стоит гоночная модель «Бугатти-35». Первые машины дебютировали в 1924 году на Большом призе Европы, что разыгрывался в Лионе. Первый старт не был особенно удачным — из пяти машин финишировали две: Шассань был седьмым и Фридрих — восьмым. Правда, в последующие годы на этих автомобилях завоевано 10 тысяч первых мест в различных гонках. За рулем «Бугатти-35» разных модификаций выступали такие виртуозы прошлых лет, как Ж. Бенуа, Г. Буриа, Ж.-П. Вимиль, Ж. Гу, А. Диво, Р. Дрейфус,

М. Кэмпбелл, Т. Нуволари, Р. Сомме, Л. Широн, Ф. Этанселен, Д. Эйстон и другие. В то же время нельзя не отметить, что модель «35» за семь лет (вплоть до 1930 года) была изготовлена в 200 экземплярах плюс производные от нее машины «Бугатти-37» (300 штук). Они попадали в руки самых разных спортсменов, которые стартовали и в престижных гонках, и в «дворовых» состязаниях. Неудивительно, что наступление столь широким фронтом (500 машин) должно было принести богатые трофеи.

Модель «35» являлась, пожалуй, и наиболее сбалансированной машиной «Бугатти» и, возможно, наиболее удачной с инженерной точки зрения. И поэтому с постоянно развивавшимися многие годы культом этой марки она стала в нем главной «священной коровой». На мой взгляд, во многих исторических исследованиях ее достоинства гипертрофиро-

ны. Чешский автомобильный историк С. Каргер по этому поводу заметил: «Слава машин «Бугатти» на самом деле столь велика, что оставляет в тени некоторые их недостатки».

Когда мне в конце 1959 года пришлось заниматься компоновкой гоночного «Москвича-ГЗ», я стал лихорадочно собирать любую конкретную информацию о том, кто, что и как делал. Конечно, по новейшим моделям сведения были скудными, но по «священной корове № 35», к тому времени изрядно устаревшей, автомобильные журналы тех лет сообщали немало интересного. Например, отлитые из алюминия заодно с тормозными барабанами колеса подшины размером 5,50—19. Каждое весило 14 килограммов (немало для тех лет) и казалось технологическим шедевром. Но, как я выяснил, в 1935 году завод «Бугатти» отказался от них и стал применять колеса с



Почему? Литые переходы в стыках спиц со ступицей и тормозным барабаном при избранной конструкции колеса с шестнадцатью плоскими спицами оказались очень резкими и в отливке образовывались поры и даже трещины.

Эttore Бугатти был эстет и обожал красивые конструкции. В частности, его привлекало совершенство формы восьми изящно выгнутых наружных плоских спиц в колесе. Но для литейщиков они создали головную боль. Более того, Бугатти каждую спицу развернул на несколько градусов относительно плоскости вращения колеса, чтобы они, словно лопасти вентилятора, гнали воздух внутрь колеса, охлаждая тормозной барабан. Такое решение неизбежно означало, что каждой машине нужны разные по конструкции (в зависимости от угла атаки спиц) колеса: правые и левые. А это означает необходимость иметь на борту два разных запасных колеса. Вот второй повод для отказа от блистательной инженерной находки.

Любопытно, что до 1928 года литые колеса делались не цельными, а со съемным наружным бортовым кольцом, для упрощения монтажа шин. А кольцо фиксировалось 24 болтиками с шайбами! Бугатти, действительно, был эстет.

Верх кузова, напомиавший перевернутую лодку, крепился к раме так же, как и сплошной, закрывавший машину снизу поддон, 24 болтами с каждой стороны. Чтобы они не отвернулись на ходу, конструктор предусмотрел контрить все их проволокой — так, что вдоль рамы

Эttore Бугатти — импрессионист среди автомобильных конструкторов.

справа и слева шли два шва проволоочной «штокки». Какое удовольствие они доставляли механикам, можно только догадываться.

Большая любовь к болтовым соединениям видна и на двигателе. Например, полости водяной рубашки заглушены крышками, притянутыми 36 болтами каждая. Все маслопроводы мотора — наружные с резьбовыми переходниками и штуцерами. Можно себе представить, что при очень жесткой подвеске колес (длина передней рессоры всего около 580 мм!) весь этот крепеж охотно ослабевал от вибраций и «крутить гайки» для механиков становилось делом высочайшей ответственности.

Вообще у Э. Бугатти была ярко выраженная слабость к крепежу. Он любил, чтобы машина и ее узлы «шершавились» от болтов, винтов, гаек. Мало того, он не применял стандартных резьб: на его моделях можно встретить болты и гайки с резьбой М7, М9, М11, да к тому же с нестандартными головками: четырехгранные или шестигранные с подголовником или с хвостовиком для затяжки пассатижами. Эту прелесть «священной коровы» первыми вкусили механики гоночных машин, а позже — реставраторы старинных «Бугатти».

Прежде я «живьем» не видел ни одного «Бугатти-35» — в СССР их не было. Но не так давно, побывав в зарубежных музеях (Турин, Монте-Карло, Прага), получил возможность детально рассмотреть в натуре эк-



земпляры моделей «35В», «35Т» и развитой из них «51». Они оказались в действительности очень компактными, на редкость тесными внутри и, в силу своих размеров (длина — 3500 мм, ширина — 1550 мм, то есть в габарите «Таврии»), довольно легкими (750 кг).

Повторяю, Бугатти был эстет. Поэтому, очевидно, на прямоугольных стенках головки цилиндров, алюминиевой панели приборов на-

веден «мороз», а многие детали отникелированы. Что касается чисто декоративных деталей, то Бог с ним, с этим пижонством. Но силовые детали, например, рулевая сошка, поворотные кулаки после гальванического покрытия обретают так называемую водородную хрупкость... Но, видимо, не это было важно.

Любопытная деталь. На «Бугатти-35» блок и головка цилиндров — в одной отливке. Клапанный механизм (три

### Гоночные автомобили "Бугатти"

| Модель                         | 35   | 35А     | 35В     | 35С     | 35Т     | 39      | 39А     | 51      | 51А     | 51С     |
|--------------------------------|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Годы выпуска                   | 1924 | 1926—30 | 1926—30 | 1927—30 | 1927—30 | 1926—29 | 1926—29 | 1931—35 | 1934—35 | 1931—35 |
| Диаметр цилиндра, мм           | 60   | 60      | 60      | 60      | 60      | 52      | 60      | 60      | 60      | 60      |
| Ход поршня, мм                 | 88   | 88      | 100     | 88      | 100     | 88      | 66      | 100     | 66      | 88      |
| Рабочий объем, см <sup>3</sup> | 1981 | 1981    | 2261    | 1981    | 2261    | 1494    | 1492    | 2261    | 1492    | 1981    |
| Клапанный механизм             | 1ОНС | 1ОНС    | 1ОНС    | 1ОНС    | 1ОНС    | 1ОНС    | 1ОНС    | 2ОНС    | 2ОНС    | 2ОНС    |
| Количество клапанов на цилиндр | 3    | 3       | 3       | 3       | 3       | 3       | 3       | 2       | 2       | 2       |
| Наличие нагнетателя            | нет  | нет     | есть    | есть    | нет     | есть    | есть    | есть    | есть    | есть    |
| Подшипники коленчатого вала    | к/с  | с       | к       | к       | к       | к       | к       | к       | к       | к       |
| Мощность, л.с.                 | 75   | 95      | 135     | 130     | 100     | 110     | 110     | 175     | 120     | 160     |
| Число об/мин.                  | 4000 | 5000    | 5300    | 5500    | 5000    | 5300    | 5500    | 5500    | 5500    | 5500    |
| Наибольшая скорость, км/ч      | 165  | 185     | 210     | 195     | 185     | 190     | 190     | 230     | 200     | 215     |

Условные обозначения: 1ОНС — один распределительный вал в головке цилиндров; 2ОНС — два распределительных вала в головке цилиндров; к — подшипники качения (шатунные и коренные); с — подшипники скольжения (шатунные и коренные); к/с — коренные подшипники качения, шатунные подшипники скольжения.

Общие данные: количество мест — 2, количество цилиндров — 8, количество передач — 4, тип колес — литые алюминиевые (на моделях "39", "39А" и "51А" — с проволоочными спицами), размер шин — 5,50—19, колесная база — 2400 мм, колея колес. передних — 1240, задних — 1200 мм; масса в снаряженном состоянии — 769 кг (для моделей "51", "51А" и "51С" — 787 кг), запас топлива — 120 л.

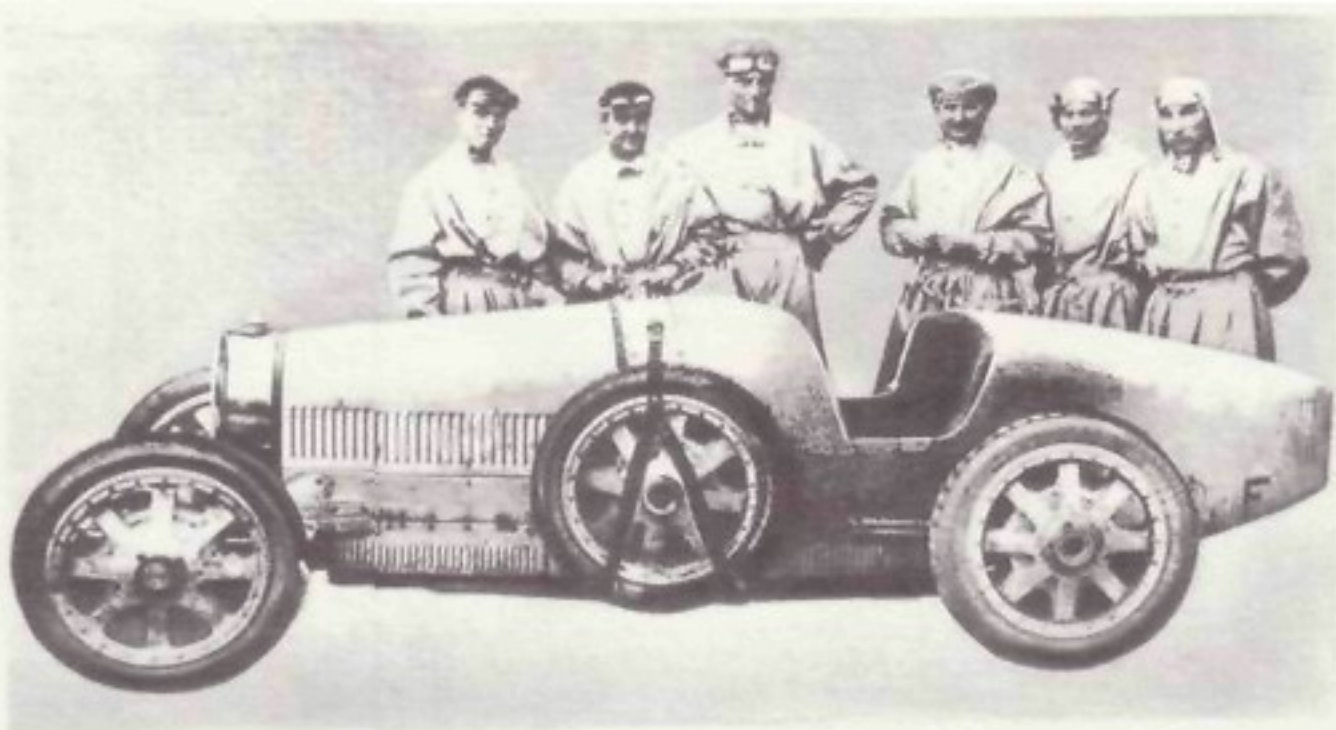


клапана на цилиндр с верхним валом, приводимым от коленчатого вала двумя парами конических шестерен и вертикальным валиком) расположен в алюминиевой надстройке над головкой. А коленчатый вал восьмицилиндрового мотора, который вращается на трех шариковых и двух роликовых подшипниках, уложен в алюминиевом картере, который состоит из двух половин. Нижняя не только служит масляным поддоном, но и имеет четыре массивные лапы, жестко привертнутые к хлипким (высотой всего около 80 мм) лонжеронам рамы. Этот поддон, по замыслу конструктора, должен играть роль поперечин рамы и придавать ей дополнительную жесткость на скручивание.

Идея блестящая, позволяющая рационально распорядиться металлом поддона. Но... Всегда ведь бывает это злополучное «но». А оно заключается в том, что в конце 20-х и начале 30-х годов на автомобильных двигателях приходилось через 5—6 тысяч километров пробега притирать клапаны. Для «Бугатти-35» эта процедура необходима была в среднем после каждых пяти гонок с тренировками. И для притирки клапанов надо было снять с машины блок с головкой, а картер с коленчатым валом, шатунами и поршнями оставались закрепленными на раме. Я уже не говорю о необходимости отсоединения трубок, тяг, шлангов...

Другая гениальная идея реализована в трубках диаметром (в свету) около 18—20 мм. Их одиннадцать и они проходят через масляный поддон, с тем чтобы охлаждать находящееся в нем масло. Трудно себе представить, как воздух станет протискиваться через эти каналы длиной 600 мм без какого-либо напора извне. А его нет, так как снизу рама перекрыта дном-поддоном с бесчисленными щелями и отдушинами, которые, конечно, не обеспечивают под двигателем свободного потока воздуха. Можно подумать, что о масляных радиаторах тогда никто не знал.

Я бы сказал, что машина полна несуразностей в инженерных решениях. К тому же трогательно было узнать, что диски многодискового сцепления и шестерни коробки передач перемещаются на валах квадратного (I) сечения так, словно бы технология протягивания и фрезеровки шлицевых валов и отверстий



уже не применялась ни «Фордом», ни «Ситроеном», ни «Мерседесом»!

Отдельная от двигателя коробка передач, прямозубые конические шестерни главной передачи, «гитара» из четырех прямозубых шестерен для привода нагнетателя, цепочки велосипедного типа в механическом приводе тормозов «Бугатти» — все эти архаизмы вызывают изумление после знакомства с гоночными «альфа-ромео», «мерседесами», «санбимами», ФИАТами, «воксхоллами» тех лет. Привязанность к «классицизму» сыграла роковую роль в спортивной карьере «Бугатти». Уже к 1930 году конструкция модели «35» безнадежно устарела. Появились гоночные машины, чьи двигатели имели два распределительных вала, автомобили с независимой подвеской всех колес, гидравлическим приводом тормозов, узкими одноместными кузовами. Стало ясно, что «Бугатти» надо переходить на новую модель.

В «Бугатти-51», появившейся в 1930 году, продолжилось развитие концепции модели «35». Практически та же ходовая часть но с более высокими лонжеронами рамы. Блок цилиндров, их головка и привод нагнетателя были скопированы с американской трековой гоночной машины «Миллер», два образца которой купил Этторе. Если сравнивать модели «35В» и «51», имевшие восьмицилиндровые двигатели одинакового рабочего объема (2261 см<sup>3</sup>), то мощность в результате модернизации возросла со 135 до 175 л. с. Но такой же мощностью располагал «Альфа-Ромео-Р2» образца 1930 года

(8 цилиндров, 1987 см<sup>3</sup>, 175 л. с.), который и был одинаков по весу с моделью «35». Более того, эта фирма в 1932 году выставила на гонки более совершенный гоночный автомобиль модели «Р3» (8 цилиндров, 2654 см<sup>3</sup>, 215 л. с.), который весил всего 700 кг и мог развивать скорость 230 км/ч. А затем появились «мазерати», «делае», «ауто-унионы», «мерседес-бенцы», которые были буквально напичканы техническими новинками и оставляли далеко позади все «бугатти».

Я провел анализ результатов 31-й традиционной международной гонки в период 1921—1939 годов, фиксируя призовые места, занятые на гоночных и спортивных машинах «Бугатти». Пик приходился на 1926—1931 годы, когда в распоряжении гонщиков находились полтысячи автомобилей этой марки, преимущественно модели «35» и ее модификаций. Если до 1926 года ежегодно гонщики на «Бугатти» занимали от 2 до 6 первых, вторых и третьих мест, то с 1926 по 1931 год количество призовых мест колебалось от 16 до 24. Спад наметился уже в 1929 году, но партия из 40 более быстходных «Бугатти-51» сместила его на 1932 год. А с 1934 по 1939 год повторилась картина раннего периода — от одного до пяти призовых мест за год.

Хочу попутно вернуться к 10 тысячам первых мест, завоеванных в гонках на «Бугатти». Конечно, это не типичный случай, но когда в 1926 году на трассе «Мирама» разыгрывался Гран-при автомобильного клуба Франции, на старт вышли только три

«Бугатти-35» после гонок на Большой приз Сан-Себастьяна в 1924 году. У машины слева направо: механик Вискайи, Пьер де Вискайя, Бартоломео Костантини, Жорж Шассань, механик Костантини, механик Шассаня.

гонщика — все на «Бугатти». Победил тогда знаменитый Ж. Гу, вторым был Б. Костантини. Третье место разыграно не было. И эта победа Гу тоже вошла в те 10 тысяч.

Консерватизм, волевые технические решения были прямым следствием образа мыслей самого Этторе Бугатти, который автократически правил своим помещением в Мольсхайме. В нем, наряду с автомобильным заводом, где работали в разное время от 1000 до 1600 человек, размещались конюшня скаковых лошадей, псарня, винные погреба, картинная галерея. Хозяин или, как его называли — Патрон, был инженером-самоучкой, одаренным, но неисправимо испорченным чувственным, а не рассудочным подходом к конструированию автомобилей. Он руководствовался не инженерной логикой, а интуицией, которая не всегда оказывалась безошибочной. Если к нему применимы категории живописцев, то Бугатти можно скорее назвать импрессионистом, чем реалистом.

Импрессионизм, авторитарность, крайний индивидуализм помогли создать вокруг Патрона ореол героя, развить культ марки. Уже





после его смерти появились клубы владельцев машин «Бугатти», в Англии стал выходить журнал «Бугантикс», в Мюлузе усилиями братьев Шлюмпф был создан громадный музей, где среди прочих экспонатов — самая крупная в мире коллекция «Бугатти».

Я не ездил даже в качестве пассажира на «Бугатти-35» и могу лишь сослаться на впечатления Марка Хьюза, спецкора английского журнала «Отокар энд Мотор», которому довелось поехать на машине модели «35В», оснащенной нагнетателем.

У машины очень тяжелый руль, хотя диаметр «баранки» — 420 мм. Но не забудем, что передаточное число рулевого управления таково, что «от упора до упора» рулю нужен лишь один оборот. Самоцентрирующее действие руля почти отсутствует.

Кокпит очень тесный, и ногам мало свободного места. Локоть гонщика почти все время за бортом, и поэтому у кузова глубокие боковые вырезы. Рычаг переключения передач и тормозной рычаг — справа за бортом.

«Бугатти-35В» был двухместной машиной — только с 1932 года международные технические требования раз-

решили строить «монопосты» (одноместные автомобили), хотя с 1926 года на борту автомобиля в ходе гонок мог находиться один водитель (без механика). Машина имела довольно большую лобовую площадь.

Двигатель «Бугатти-35В», особенно холодный, всегда запусклся с трудом. Поскольку он был оснащен нагнетателем типа «Рутс», объемным с двумя роторами, он давал ощутимую прибавку мощности в самом начале среднего диапазона оборотов. Поэтому автомобиль проявлял себя очень тяговитым, и двигатель «оживал» уже с 1500 об/мин.

Замеры динамики разгона показали, что с места скорость 100 км/ч «Бугатти-35В» набирает за 6,0 секунд (против 5,5 секунд у современного «Феррари-328GTB»). Автомобиль очень точно следовал поворотам руля, но крайне жесткие рессоры производили впечатление, что у машины вовсе нет подвески колес. Похоже, она может нормально ехать разве что по бильярдному столу, поскольку даже небольшие неровности дороги заставляют «священную корову» скакать и скользить вбок.

Многодисковое сцепление работает очень мягко, но переключение передач (синхронизаторов нет, все шестерни — прямозубые) требует особого навыка. В целом автомобиль проявил себя по современным оценкам строгим в управлении, приемистым и с «трудным» характером.

Нет слов, индивидуализм самого Бугатти отразился в одной из лучших его моделей со всеми достоинствами и недостатками. С моей точки зрения, у «священной коровы № 35» многих отрицательных черт могло бы и не быть, руководствуясь ее создатель не наитием, не вкусовщиной, а рациональностью и инженерной логикой. Например, Витторио Яно, конструктор гоночных и спортивных «альфа-ромео» предвоенного периода был более инженером, чем художником. Но будь все конструкции подвластны единообразной логике, «Бугатти-35В» не оказался бы таковым, и мы едва ли провели границу между ним, моделью «Гран-при» фирмы «Деляж», сконструированной А. Лори, или «Воксхоллом-ТТ» Л. Помероя. Но если все же говорить о личных симпатиях, то мне ближе подход Яно, Лори и Помероя.

Л. ШУГУРОВ 61

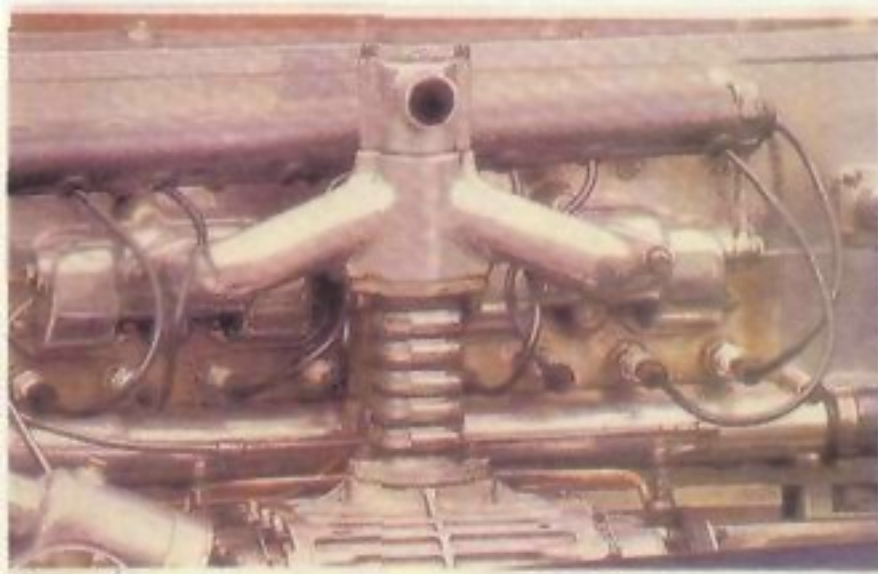


*Детали кривошипного механизма: неразъемный шатун, одна из двадцати частей разборного коленчатого вала и роликовый шатунный подшипник.*

*Место гонщика. В центре панели приборов — выступающее магнето с рычажком ручного опережения зажигания. Зеркало заднего вида — непосредственно над магнето. Над рулевой колонкой — тахометр.*

*Литые колеса со съёмным наружным бортовым кольцом, закрепленным 24 болтами. С 1928 года от кольца отказались. На снимке видны барабанные тормоза с тросовым приводом и фрикционные амортизаторы круглой формы.*

*Вид на двигатель со стороны нагнетателя. На верхней части впускного коллектора — отверстие обратного клапана, который предотвращает взрыв нагнетателя при обратной вспышке.*





Печальное известие передано из Гааги Российское информационное агентство. Текст приводим дословно:

"Во время показательного заезда на презентации новых моделей автомобилей "Волво" в голландском городе Херенвен погиб чемпион мира по спидвею 1989 и 1991 годов Николай Нищенко. 34-летний российский спортсмен несколько дней назад приехал из Улан-Удэ на постоянное жительство в Нидерланды — он был помолвлен с дочерью своего друга, в прошлом одного из лучших голландских мотогонщиков Ролофа Тайса. Свадьба планировалась на апрель 1994 года. Нищенко собирался стать членом команды мастеров спидвея, формируемой Тайсом, а впоследствии взять на себя все дела в фирме тестя. Однако судьба распорядилась иначе: в ходе рокового заезда российский гонщик слишком сильно наклонил мотоцикл, упал на лед, ударился головой о бетонное ограждение, сломал шею и на месте скончался. Халатность проявили организаторы соревнований: перед бетонным барьером должны были уложить мешки с соломой, чего не сделали".

## Погасшая звезда НИКОЛАЯ НИЩЕНКО



...С Николаем Нищенко я встречался в прошлом году дважды. Первый раз — в Саранске, на финале личного чемпионата мира по ледовому спидвею, куда Николай, кстати, не двукратный, а четырехкратный победитель мировых первенств, учитывая его победы в командных соревнованиях, был приглашен организаторами в качестве почетного гостя.

После вручения на торжественном открытии чемпионата памятного подарка Николай не отправился на трибуну наблюдать со стороны за выступлением своих товарищей из сборной команды России, а переодевшись в комбинезон механика, стал помогать им в закрытом парке готовиться к заездам.

Здесь я и разговорился с Николаем. Тогда он посетовал, что в отборочных соревнованиях получил травму по вине зарубежного соперника, иначе в Саранске обязательно стал бы чемпионом, поскольку спустя два года снова находишься в отличной спортивной форме.

Николай прокомментировал по моей просьбе несколько заездов, и я убедился, как тонко и безошибочно этот знаменитый спортсмен предугадывает и прогнозирует исход любой ситуации на дорожке.

О Ролофе Тайсе и предстоящей помолвке с его дочерью Нищенко мне ничего не сказал. Я узнал эту новость от Тайса, моего давнего знакомого, тут же, в закрытом парке. Причем

сообщил он ее с нескрываемой радостью и даже гордостью за предстоящее родство.

Вторая наша встреча с Николаем произошла в голландском Ассене, кстати родном городе Ролофа, на командном чемпионате мира. Нищенко не включили в состав нашей сборной, и, имея приглашение от своего будущего тестя, он с большими приключениями все же прилетел в последний день соревнований в Брюссель, где его встретила и привезла на трек невеста Александра. После дружеских рукопожатий со всеми участниками первенства он, скинув фирменную тайсовскую синюю куртку, стал помогать готовить мотоциклы не голландским спортсменам, как все

ожидали, а нашим ребятам. И затем радовался их победе не меньше, чем своей.

Однажды, проезжая на автобусе по центральной улице Ассена, где расположены магазины Тайса, торгующие автомобилями, мотоциклами и спортивными костюмами, кто-то пошутил: «Теперь все это Колино». В ответ — дружный смех. Мы, хорошо знающие этого скромного, даже застенчивого человека с очень трудной судьбой, никак не могли связать его облик с образом преуспевающего бизнесмена.

Он еще в детстве поставил перед собой цель — стать выдающимся спортсменом, шел к ней неуклонно, несмотря на преграды и обиды. Но даже в 34 года, незадолго до своей гибели, имея уже солидную коллекцию наград различного достоинства, фанатично верил в свою счастливую звезду, которая должна была принести ему еще немало побед на ледяной дорожке.

Спортивная биография Николая Нищенко типична практически для всех знаменитых мотоспортсменов последних трех десятилетий. Трудное детство, ранняя привязанность к мотоциклу, приход в секцию, где в лучшем случае дают машину-развалюху. А дальше — испытание на верность и упорство: в соревнованиях участвовать ни-ни, а только мыть полы и мотоциклы, если повезет — быть механиком. Все это прошел Николай в своем родном Улан-Удэ. Ему пришлось трудней, чем многим, поскольку в детстве у него долго не было признаков речи. Думали, это наследственное: ведь отец и мать Коли немые. Он внезапно заговорил лишь в двенадцать лет.

Когда настала пора идти в армию, Николай с большим трудом добился службы в Забайкальском военном округе с тайной мечтой быть переведенным в Читинский спортивный клуб Армии, известный своими ледовиками. После долгой бомбардировки письмами командования округа оказался наконец в желанном клубе. Здесь пришли к нему первые серьезные успехи. Нищенко стал чемпионом СССР. И тут люди в погонах, радеющие за чистоту рядов армии, вспомнили грехи его молодости. Да, были у Николая в детстве «разборки» на улице с враждующими группами подростков, приводы в милицию.



Сам он об этом начал было забывать, но напомнили люди, читающие его личное дело. Словом, в характеристике на включение в сборную команду страны и выезды за рубеж ему упорно отказывали.

Нищенко уже было тридцать, и все чаще думалось, что с мечтой быть первым в ледовом спидвее придется расстаться. Оставался один шанс — выиграть чемпионат мира 1989 года, который проходил дома, в Алма-Ате. И Нищенко добился своего. Теперь чинить преграды новому чемпиону было как-то неудобно, к тому же через несколько месяцев Николай был переведен в Москву в прославленную мотокоманду ЦСКА.

Получив сообщение РИА о трагедии в Херенвене, я побывал в этом коллективе, разговаривал с его руководителем Ефимовым, известными спортсменами Александром Москвой, Николаем Худяковым, с которыми Нищенко дружил. Навероятно, но факт: заслуженный мастер спорта, трехкратный чемпион СССР, один из самых именитых мастеров мирового ледового спидвея все эти четыре года ютился в столице по углам, часто ночевал у знакомых и друзей. В Ассене он жил бы в шикарных условиях, но почти все лето предпочел провести в Москве. И очень обрадовался, когда перед самым отъездом в Голландию узнал, что включен в приказ Спорткомитета Министерства обороны на получение квартиры. Гражданство Нидерландов принимать не собирался. Так что очень проблематично, что Николай Нищенко видел себя преемником в финансовых делах будущего тестя Ролофа Тайса. К этой роли давно уже приобщила дочь Александра.

Логично предположить, зная спортивную одержимость и характер Николая, другую версию. Скоро Ассен станет самым притягательным местом для мастеров спидвея. Помимо отличного трека с искусственной ледяной дорожкой, которая может функционировать круглый год, здесь заканчивается строительство уникального бассейна с названием «Тропический рай». Представляете, посоревновавшись на льду, гонщики через несколько десятков метров словно оказываются

в другой части света: пальмы, настоящая морская вода с волной и шумом прибоя, теплый песчаный пляж, искусственное тропическое солнце. Отбоя от желающих провести здесь соревнования не будет. Николай же знал толк в организации гонок, подготовке спортсменов к ним. Здесь он, безусловно, был бы незаменимым помощником своего будущего тестя и сам с успехом мог бы готовиться к ледовым баталиям. Из спорта, повторяю, он уходить не собирался, из сборной России тоже.

Нищенко очень торопился с отъездом в сентябре в Голландию. Николай не раз говорил, что нужно как можно раньше начать тренировки на льду Ассена: ведь в будущем 1994 году он обязан стать чемпионом.

Увы, счастливая звезда на этот раз изменила гонщику. Причем при весьма загадочных обстоятельствах. Их не прояснили и телефонные разговоры со спортивными деятелями Ассена. Известно только, что Николай по собственному желанию или по просьбе организаторов выставки совершал в общем-то несложный для любого мастера трюк — ездил на заднем колесе. Однако то ли прямая стадиона оказалась короткой, то ли заклинило дроссель карбюратора (а у трекового мотоцикла тормозов нет), но наш гонщик не опустил машину на переднее колесо и не вписался в поворот. Николай предпринял последнюю попытку спастись: он упал, но бетонный барьер без мешков из соломы был рядом. Смерть от перелома шейных позвонков наступила мгновенно.

Николай Владимирович Нищенко похоронен в Улан-Удэ. Это тяжелейшая утрата для российского мотоспорта и одновременно еще одно напоминание о том, что спидвей не терпит бесшабашного отношения к себе ни со стороны тех, кто выходит на дорожку трека, ни тех, кто по долгу своему обязан предусмотреть все меры безопасности.

**Б. ЛОГИНОВ**  
**Фото В. КНЯЗЕВА**

## КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

### ФОРМУЛА 3000

#### МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ ФИА

**VI этап. «Нюрбургринг», Германия, 22 августа:** 1. О. Пани (F); 2. Ж. де Ферран (BR); 3. А. Дзампедри (I); 4. П. Лами (P); 5. О. Беретта (F, все — «Рейнард-93D-Косворт»); 6. В. Соспири (I, «Рейнард-93D-Джадд»).

**VII этап. Спа-Франкоршам, Бельгия, 28 августа:** 1. Пани; 2. Де Ферран; 3. Д. Коултард (GB, «Рейнард-93D-Косворт»); 4. Лами; 5. Соспири; 6. П. Стюарт (GB, «Рейнард-93D-Косворт»).

**VIII этап. Маньи-Кур, Франция, 3 октября:** 1. Ф. Лагорс; 2. Ж.-К. Буйон (оба — F; «Рейнард-93D-Косворт»); 3. Лами; 4. Н. Лебоссетье (F, «Рейнард-93D-Косворт»); 5. Соспири; 6. Стюарт.

**IX этап. Ногаро, Франция, 10 октября:** 1. Лагорс; 2. Буйон; 3. Э. Коллар (F, «Рейнард-93D-Косворт»); 4. Беретта; 5. И. Мюллер (F, «Рейнард-93D-Джадд»); 6. М. Папис (I, «Рейнард-93D-Косворт»). **Итоговый результат:** 1. Пани — 32, очка; 2. Лами — 31; 3. Коултард — 25; 4—5. Лагорс, де Ферран — по 21; 6. Беретта — 20; 7. Соспири — 16; 8. Буйон — 12; 9. Стюарт — 10; 10. Папис — 6.

## АВТОКРОСС

#### ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

**IV этап. Дмитров, 1 августа. Класс Д 1/2 (легковые автомобили — 2500 см<sup>3</sup>):** 1. В. Николаев; 2. И. Никитин; 3. А. Матюшин (все — Москва); 4. А. Попов (Самара); 5. В. Загайнов (Н. Новгород); 6. С. Сытник (Москва, все — ГАЗ-24). **Итоговый результат:** 1. С. Толстолуцкий (Н. Новгород) — 40 очков; 2. Загайнов — 31; 3. Никитин — 22,5; 4. А. Сорокин (Самара) — 14; 5. Р. Юсуфкулов (Пермь) — 12; 6. Николаев — 11; 7. Н. Широков (Пермь) — 10; 8. Попов — 9; 9. А. Демидов (Пенза) — 8; 10. В. Мартынов (Арзамас, все — ГАЗ-24) — 8. **Класс Д 3/4 (багги — 1200 см<sup>3</sup> воздушного охлаждения):** 1. С. Стрюков (Ижевск); 2. В. Филатиков (Зеленокумск); 3. В. Стрелков (Пермь); 4. В. Горковенко (Волжский); 5. С. Морозов (Ижевск); 6. С. Куртеев (Глазов).

**V этап. Веселовка, 8 августа. Класс Д 1/1 (легковые автомобили — 1600 см<sup>3</sup>):** 1. Ю. Назаров; 2. ИМ. Черноиванов; 3. Н. Коротенко (все — Тольятти); 4. В. Суворов (Белгород); 5. С. Самсонов (Пенза); 6. В. Черевань (Гуково, все — ВАЗ-2108). **Класс Д 3/4:** 1. Горковенко; 2. Р. Козлов (Гуково); 3. А. Данишевский (Н. Тагил); 4. Стрелков; 5. В. Тихонов (В. Салда); 6. А. Барзий (Зеленокумск). **Итоговый результат:** 1. Данишевский — 38; 2. Стрелков — 37; 3. Горковенко — 30; 4. Стрюков — 26; 5. Морозов — 22; 6. Козлов — 20; 7. Филатиков — 15; 8. Е. Курбицын (Н. Тагил) — 12; 9. А. Желуницын (Пермь) — 12; 10. Барзий; — 9. **Класс Д 3/5 (багги — 1300 см<sup>3</sup>):** 1. С. Блинов (Москва); 2. И. Мустафин (Н. Челны); 3. Б. Цеханович-мл. (Балаково); 4. А. Марсов (Балашов); 5. П. Терентьев; 6. С. Якубов (оба — Н. Челны). **Класс Д 3/6 (багги — 3500 см<sup>3</sup>):** 1. А. Шаров (Н. Челны); 2. И. Крюков (Тольятти); 3. О. Хорушков (В. Пышма); 4. О. Королев (Волжский); 5. А. Сайдалиев (Темрюк); 6. И. Семенов (Зеленокумск).

**VI этап. Гуково, 28—29 августа. Класс Д 1/1:** 1. Коротенко; 2. Н. Конин (Пенза, ВАЗ-2108); 3. Черноиванов; 4. Самсонов; 5. А. Сотников (Курск, ВАЗ-2108); 6. Назаров. **Класс Д 3/5:** 1. Цеханович; 2. Ф. Бадретдинов (Н. Челны); 3. Блинов; 4. Марсов; 5. Мустафин; 6. В. Николаев (Н. Челны). **Класс Д 3/6:** 1. Крюков; 2. Ю. Кузьмичев (Балашов); 3. Блинов; 4. А. Крахмаль (Россошь); 5. Бадретдинов; 6. Марсов.