

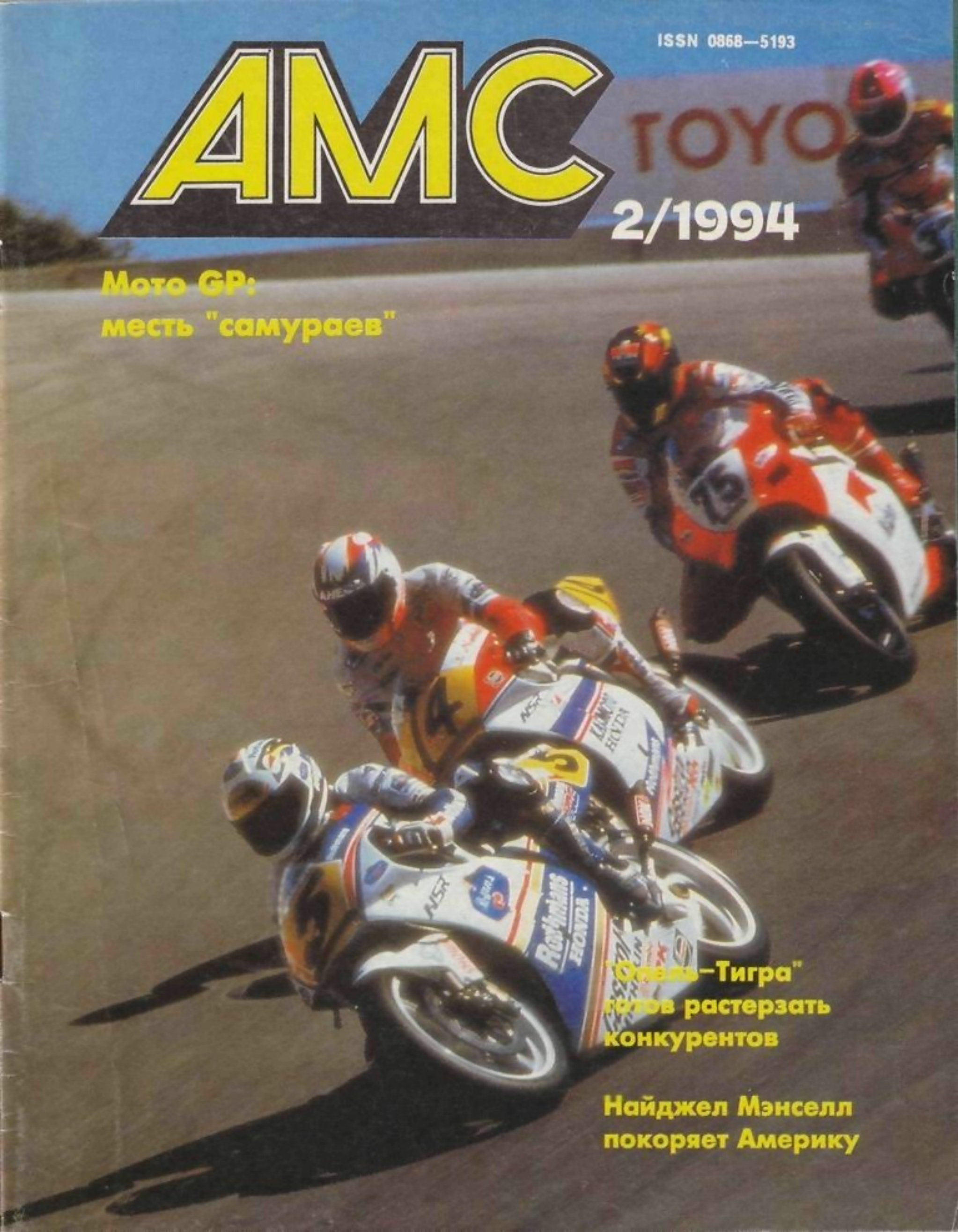
АМС

2/1994

**Мото GP:
месть "самураев"**

**"Опель-Тигра"
готов растерзать
конкурентов**

**Найджел Мэнселл
покоряет Америку**



С ГЛАЗ ДОЛОЙ—
ИЗ СЕРДЦА ВОН





Всем был хорош спартанский царь Менелай: и телом могуч, и духом крепок, и лицом — писанный красавец. Одна беда — плохо разбирался в тонкостях женской психологии. Взял да уехал на Крит, оставив жену в обществе обольстительного Париса. И едва лишь скрылся герой из глаз, прекрасная Елена вмиг его позабыла.

Каждый, кто хотя бы однажды познал популярность толпы, должен понимать, что явление это столь же непостоянное, как женская благосклонность. Объявив за полтора месяца до конца чемпионата мира о своем уходе из спорта, Ален Прост, похоже, забыл о предостережении древних греков. И был немедленно за это наказан — многочисленные поклонники, еще недавно превозносившие достижения теперь уже четырехкратного чемпиона мира, недолго погоревав, — кто вполне искренне, кто лишь для вида — переключили свое внимание на других героев, более молодых и перспективных.

Да и то сказать — кому интересно, сумеет ли 38-летний француз за две оставшиеся до «пенсии» гонки победить в 52-й и 53-й раз? Поэтому главным магнитом Гран-при Японии и Австралии стал вопрос о серебряном призере чемпионата.

Айртон Сенна или Деймон Хилл, «бразильский волшебник» или середнячок-англичанин, неожиданно в 33 года вознесшийся на вершину формулы 1? И хотя перед началом квалификационных заездов на автодроме «Сузука» Хилл опережал соперника на целых девять очков, о его шансах знатоки высказывались с осторожностью.



Прекрасный старт позволил Сенне (его «Мак-Ларен» слева) еще на прямой обогнать Проста и войти в первый поворот впереди французца.

Причиной послужили прежде всего два обстоя-

тельства. Во-первых — отличное выступление «мак-ларенов» в Эшториле. Оба хоть и сошли, но едва не вытеснили Проста из первого ряда на старте, а в самой гонке лидировали. Такого в нынешнем сезоне еще не было — вспомните, победы Сенны в Бразилии, Донингтоне и

Монако связаны были скорее с неудачами Проста и Шумахера, нежели с техническим превосходством автомобиля. А во-вторых, стало известно, что в сезоне-94 Сенна и Хилл будут товарищами по команде «Вильямс». И слепому было видно, что бразилец — непревзойден-

● 47-летний американец Стив Николз, девять лет проработавший в «Мак-Ларене» и создавший там один из лучших гоночных автомобилей последних десятилетий — MP4/4, после трехлетнего пребывания на вторых ролях в «Феррари» стал главным конструктором команды «Джордан Гран-при». Ради приглашения Николза Эдди Джордан даже решил покинуть в должности своего давнего приятеля Гэри Андерсона, с чьим именем связаны успехи команды еще в чемпионате F3000.

● Пятое и шестое места в Японии пилотов «Джордана» принесли команде целый букет «первых». Это были первые очки в карьере Рубенса Барричелло и Эдди Эрвина, первые очки ирландской «конюшни» в сезоне, первые очки 3,5-литрового мотора «Харт». Кроме того, Эрвин стал первым за последние четыре года дебютантом, набравшим очки в первой же гонке и первым за последние десять лет североирландцем, финишировавшим в зачетной шестерке.

● Контракт между «Мак-Лареном» и «Пежо» вызвал настоящий шок в Модене, где разрабатываются моторы «Ламборгини», и в Обуре Хиллз (штат Мичиган), в Технологическом центре корпорации «Крайслер». Дело в том, что в начале осени Рон Деннис дал добро на испытания моторов «Ламборгини-Крайслер» на автомобилях своей команды. Хаякинен и Сенна показали обнадеживающие результаты, и Франсуа Кастаню, вице-президент «Крайслер Вэйклз Индженринг», уже не скрывая своей

радости от предложения сотрудничества с самим «Мак-Лареном». Но... люди предполагают, а Деннис располагает.

● Еще одна английская команда решила попытать счастья в формуле 1 — «Пасифик Гран-при». На счету «конюшни», ведущей свое происхождение с 1984 года, — чемпионские титулы в формуле «Форд», формуле 3 и формуле 3000. Молодой, энергичный менеджер Кейт Уингиз, работавший в свое время с Р. Деннисом, на-



ный мастер психологического давления — постарается еще до начала совместной работы с англичанином указать Деймону его место.

Так оно и получилось. В квалификации оба (!) «мак-ларена» опередили Хилла, занявшего только шестое место, более чем на секун-

ду. Обескураженный англичанин пытался оправдаться: «Я ведь впервые на этой трассе. А она оказалась на удивление хитрой...» Сenna же, совершенно сознательно кривя душой, подливал масла в огонь: «Мой «Мак-Ларен» точно такой же, как обычно. Думаю,

команда «Вильямс» намеренно «придерживает лошадей». Представляете, каково это было слушать Хиллу, выжавшему из себя и из машины все, на что способен! И только мудрый Прост, давно изучивший все хитрости Сенны, в полном соответствии с ролью певца за сце-

ной спокойно заметил: «Завтра нас ожидает равная гонка пяти-шести автомобилей».

И как всегда оказался прав. К «вильямсам», чье преимущество еще совсем недавно казалось бесспорным, «мак-ларенам» с приходом Мики Хаккинена, будто хлебнувшим допинга, и «Бе-

деется, что разрабатываемое в течение 18 месяцев в обстановке абсолютной секретности шасси «Пасифик-PRO1» и 10-цилиндровый, V-образный мотор «Илмор» позволят ему конкурировать со старожиллами Ф1.

● Полным крахом кончилось возвращение в формулу 1 знаменитого когда-то Эрика Бродли. Сконструированные им «люлы-T93/30», несмотря на финансовую поддержку итальянского промышленника Беппе Луконни и достаточно сильный состав

команды, Лука Бадеро и Микеле Альборето — чемпион формулы 3000 и вице-чемпион Ф1 — семь раз не сумели пройти сито квалификационных заездов. В результате после Гран-при Португалии «конюшня» «BMS-Скудерия Италия» отказалась от дальнейшего участия в чемпионате мира.

● Хотя пилотам «Заубера» не удалось подняться на пьедестал почета, боссы «Даймлер-Бенца» остались довольны дебютом швейцар-

ской команды в формуле 1. В будущем сезоне они решили значительно увеличить и финансовую, и инженерную поддержку «конюшне» Петера Заубера. С английской фирмой «Илмор» заключено специальное соглашение о разработке нового 10-цилиндрового, V-образного мотора.

● Несмотря на поддержку «Филлип Моррис» и в общем неплохие результаты (особенно в первой половине сезона) команда «Минарди» в конце минувшего года ока-

залась в тяжелом финансовом положении. Дело зашло так далеко, что Джанкарло Минарди пришлось без всякого предупреждения за две гонки до конца чемпионата уволить лучшего своего пилота — Кристиана Фиттипадьди. Бразилец был возмущен до глубины души. Но делать было нечего — занявший его место 30-летний Жан-Марк Гунон, хоть и не может похвастаться спортивными результатами, располагает финансовой поддержкой французского Министерства по делам молодежи.

неттону» Михаэля Шумахера неожиданно добавились «жеребцы из Маранелло». Герхард Бергер, отлично стартовав, заставил приунывших в последние годы болельщиков «Феррари» воспрянуть духом. Несколько кругов полтора тысяча зрителей наблюдали за напряженной схваткой австрийца с Шумахером и Хиллом. «С полным баком машина плохо слушалась руля, — говорил потом Герхард. — Но большое преимущество в мощности и числе оборотов позволяло мне долгое время отражать атаки «Бенеттона» и «Вильямса».

Высказывание примечательнейшее! Если в будущем сезоне к «большому преимуществу» мотора «Феррари» добавится шасси, спроектированное Джоном Барнардом, в возможностях которого не приходится сомневаться, красные итальянские болиды получат шанс вновь возвратиться на авансцену больших призов.

Пока же на ней единолично сверкает Айртон Сенна. После самоустранения Проста («Вы же сами понимаете, что это был не тот тип гонки, чтобы наслаждаться ею на все сто процентов. В дождь сложная японская трасса стала чересчур рискованной».) бразилец творил в Сузуке что хотел. К восторгу десятков тысяч болельщиков — а в Японии Айртон необы-

чайно популярен — он сумел даже собственную ошибку обернуть в свою пользу.

Едва пилоты прошли десяток кругов, как небо нахмурилось. Похоже было, что вскоре пойдет дождь. В это время Сенна зарулил в боксы, но для переобувания в «мокрые» шины было еще слишком рано! Действительно, с новым комплектом гладких «сликов» Айртон продолжил гонку теперь уже на втором месте. Эта остановка не планировалась, однако по радио бразильцу передали (или ему это послышалось?), что Прост меняет покрышки...

Поняв свою ошибку, Сенна рванулся вперед, как давно уже не ездил. Теперь ясно было, что дождя не миновать, и, пользуясь преимуществом более свежих (и мягких) шин, бразильцу необходимо было во что бы то ни стало отыграть у лидера как можно больше перед неизбежной сменой резины. Это ему удалось. Мало того, словно видя усердие бразильца, судьба буквально рассыпала на пути его соперника пригоршню гвоздей. Сначала Хаккинен помешал Просту в боксах, а потом, уже на мокрой трассе, Ален слишком поздно заметил желто-красный флаг, предупреждавший о масляной луже на дороге.

Но, как мы уже говорили вначале, происшествия с че-

15 этап

Гран-при Японии

24 октября, 53 круга, 310,792 км

1. А.Сенна	BR	McLaren MP4/8	2	1:40,27,912
2. А.Прост	F	Williams FW15C	1	—11,435
3. М.Хаккинен	SF	McLaren MP4/8	3	—26,129
4. Д.Хилл	GB	Williams FW15C	6	—1,23,538
5. Р.Барричелло	BR	Jordan 193	12	—1,35,101
6. Э.Эрвин	GB	Jordan 193	8	—1,46,421
7. М.Бланделл	GB	Ligier JS39	18	—1 кр.
8. Ю.-Я.Лехто	SF	Sauber C12	11	—1 кр.
9. М.Брандл	GB	Ligier JS39	15	—2 кр.
10. П.Мартини	I	Minardi M193	22	—2 кр.
11. Дж.Херберт	GB	Lotus 107-B	19	—2 кр.
12. Т.Сузуки	J	Larrousse LH93	23	—2 кр.
13. П.Лами	P	Lotus 107-B	20	—4 кр.
14. Д.Уорвик	GB	Arrows FA14	7	—5 кр.

Сошли:	Место	Причина:
круг:	на старте:	
45 Р.Патресе	I	Benetton B193B 10 авария
40 Г.Бергер	A	Ferrari F93A 5 мотор
28 А.Сузуки	J	Arrows FA14 9 авария
26 Ю.Катаяма	J	Tyrrell 021 13 мотор
26 Ж.-М.Гунон	F	Minardi M193 24 мотор
25 К.Вендлингер	A	Sauber C12 16 трос газа
17 Э.Кома	F	Larrousse LH93 21 мотор
10 М.Шумахер	D	Benetton B193B 4 авария
7 Ж.Алези	F	Ferrari F93A 14 мотор
0 А. де Чезарис	I	Tyrrell 021 17 авария

Лучший круг: Прост (53) — 1:41,176 (209,65 км/ч).

Лидеры: Сенна — 1-13; Прост — 14-20; Сенна — 21-53.

В Японии стало известно, что Юрки-Ярви Лехто в будущем сезоне уступит место за рулем «Заубера» немцу Хайнцу-Харальду Френтцену.

Оба тренировочных дня в Аделаиде механики «Бенеттона» никак не могли отладить рулевое управление на автомобиле Михаэля Шумахера.





тырехкратным чемпионом мира волновали теперь, увы, немногих. Самым же захватывающим сюжетом японского этапа была настоящая битва между Хиллом, Сенной и... Эдди Эрвином!

26-летний ирландец из Ольстера оказался на пути великих почти случайно. Не выдержав конкуренции с молодым талантливым коллегой Рубенсом Барричелло, покинул команду «Джордан» победитель трех больших призов бельгиец Тьерри Бутсен. Владельцу команды, Эдди Джордану, пришлось срочно подыскивать замену, и взгляд его остановился на земляке, участнике чемпионата Японии (а значит — знатоке местного автодрома) и тезке — Эрвине.

Чутье Джордана не подвело — уже утренняя неофициальная тренировка в пятницу закончилась сенсацией — Эрвин, опередив Сенну и Проста, — пятый!

И в самой гонке Эдди выглядел достойно. Сенне пришлось повозиться, чтобы

обойти его на круг. Причем Эрвин вовсе не выглядел собакой на сене, он вполне сознательно бросил вызов трехкратному чемпиону мира — «сможешь, обгони!». Айртон в конце концов одолел североирландца и устремился к очередной жертве — своему будущему «товарищу по оружию» Деймону Хиллу. Но как только бразилец приблизился к «Вильямсу» и несколько раз попытался его обогнать, сзади появился голубой «Джордан». А через некоторое время полторасоттысячные трибуны затаили дух — Эрвин обошел Сенну и атакует Хилла. Неслыханная дерзость!

Наблюдая за этой сценой на экране монитора в пресс-центре, кто-то из маститых журналистов пробормотал: «Черт возьми, совсем как молодой Сенна...» Похоже, слова эти тем или иным образом достигли ушей самого бразилца. Сразу после пресс-конференции для по-

бедителей этапа он отправился в боксы «Джордана», где устроил Эрвину безобразную сцену с размахиванием руками и выкриками «а ты кто такой!». Ирландец, вместо того, чтобы униженно просить у «волшебника» прощения за нечаянную дерзость, вздумал настаивать на своей правоте. Тут-то «скромный, чуткий, интеллигентнейший, обладающий необычно богатым и интересным внутренним миром» Айртон Сенна, как отметили свидетели, «толкнул, а потом ударил по голове» своего визави.

Этот эпизод изрядно подмочил репутацию бразилца, не ограничившегося рукоприкладством, а обвинившего в некомпетентности судей и журналистов. Чем здорово настроил против себя британскую прессу. Только через две недели, уже в Австралии, он немного опомнился: «Я не хотел его ударить. Случившееся кажется мне абсурдом...» И, словно

МИКА ВМЕСТО МАЙКЛА

На пресс-конференции накануне Гран-при Японии Мику Хаккинена спросили, доволен ли он третьим местом на старте. «Разумеется, нет! — ответил финн. — Ведь я был всего лишь третьим». Собрывшиеся по достоинству оценили ответ 25-летнего гонщика. Ведь опередить его удалось только двум великанам современной формулы 1 — Просту и Сенне.

Впервые Хаккинен обратил на себя внимание на Гран-при Венгрии-92. Тогда, на последних кругах дистанции, он после напряженной схватки красиво обошел Мартина Брандла. А ведь «Лотос» финна значительно уступал «Бенеттону» англичанина.

В десять лет Мика впервые сел за руль карта, в пятнадцать — выиграл первенство своей страны. Перед тем как в 1987 году пересечь в «формулу», он еще трижды становился чемпионом Финляндии по картингу.

Первый же сезон в формуле «Форд» стал триумфом 19-летнего финна — 9 побед в 15 стартах, титулы чемпиона Финляндии, Норвегии и Скандинавии. В 1988 году Хаккинен становится победителем Евросерии и вице-чемпионом Британии в формуле «Опель-Лотос». Потом была формула 3 — 11 побед в двадцати гонках. Неудивительно, что 22-летнего пилота команда

«Лотос» пригласила сразу в формулу 1.

В начале минувшего сезона, когда Мика оказался в запасе «Мак-Ларена», многие полагали, что финн по молодости ошибся: лучше быть первым парнем на деревне — то бишь в «Лотосе», — чем последним в городе — на побегушках у Сенны. Действительно, поначалу Хаккинен здорово переживал, наблюдая гонку из боксов. Но к началу лета поправился и, по его собственным словам, стал даже «получать удовольствие от испытаний такой быстрой машины, как «Мак-Ларен». Кроме того, шеф-механик красно-белых Джо Рамирес твердо обещал ему по крайней мере один старт в Гран-при.

Долгожданная минута настала в Эшториле. И какой это был дебют! В квалификации Мика опередил Сенну! А в Японии впервые поднялся на пьедестал Большого приза. Естественно, от журналистов отбоя не было: «Ты, парень, на порядок круче хваленного американского чемпиона!». Мика отвечал, скромно улыбаясь: «Ну что вы! Я считаю Майкла Андретти классным гонщиком и отличным человеком к тому же. Ему просто не хватило времени привыкнуть к совершенно новой для себя машине. А мне еще предстоит побороться за место пилота в такой великой команде, как «Мак-Ларен».

16 этап

Гран-при Австралии

7 ноября, 79 кругов, 298,62 км

1. А.Сенна	BR	McLaren MP4/8	1	1:43.27,476
2. А.Прост	F	Williams FW15C	2	—9.250
3. Д.Хилл	GB	Williams FW15C	3	—33.902
4. Ж.Алесси	F	Ferrari F93A	7	—1 кр.
5. Г.Бергер	A	Ferrari F93A	6	—1 кр.
6. М.Брандл	GB	Ligier JS39	8	—1 кр.
7. А.Сузуки	J	Arrows FA14	10	—1 кр.
8. Р.Патресе	I	Benetton B193B	9	—2 кр.
9. М.Бланделл	GB	Ligier JS39	14	—2 кр.
10. Д.Уорвик	GB	Arrows FA14	17	—2 кр.
11. Р.Барричелло	BR	Jordan 193	13	—3 кр.
12. Э.Кома	F	Larrousse LH93	21	—3 кр.
13. А. де Чезарис	I	Tyrrell 021	15	—4 кр.
14. Т.Сузуки	J	Larrousse LH93	24	—5 кр.
15. К.Вендлингер	A	Sauber C12	11	—6 кр.

Сошли с круга:			Место на старте:	Причина:
55 Ю. Я.Лехто	SF	Sauber C12	12	авария
33 Ж.-М.Гунон	F	Minardi M193	22	авария
27 М.Хаккинен	SF	McLaren MP4/8	5	тормоза
18 М.Шумахер	D	Benetton B193B	4	мотор
10 Ю.Кагаяма	J	Tyrrell 021	18	авария
9 Э.Эрвин	GB	Jordan 193	19	авария
8 Дж.Херберт	GB	Lotus 107-B	20	гидравл.
4 П.Мартини	I	Minardi M193	16	КП
0 П.Лами	P	Lotus 107-B	23	авария

Лучший круг: Хилл (64) — 1:15.381 (180.523 км/ч).

Лидеры: Сенна — 1-23; Прост — 24-28; Сенна — 29-79.

Личный зачет: 1. Прост — 99 очков; 2. Сенна — 73; 3. Хилл — 69; 4. Шумахер — 52; 5. Патресе — 20; 6. Алесси — 16; 7. Брандл — 13; 8. Бергер — 12; 9. Херберт — 11; 10. Бланделл — 10; 11—12. М. Андретти (USA), Вендлингер — по 7; 13—14. Лехто, К. Фиттипальди (BR) — по 5; 15—16. Хаккинен, Уорвик — по 4; 17—19. Барричелло, Ф. Альо (F), Ф.Барбацца (I) — по 2; 20—22. Кома, Эрвин, А. Дзанарди (I) — по 1. Командный: 1. Williams — 168; 2. McLaren — 86; 3. Benetton — 72; 4. Ferrari — 28; 5. Ligier — 23; 6—7. Lotus, Sauber — по 12; 8. Minardi — 7; 9. Footwork — 4; 10—11. Larrousse, Jordan — по 3.



● Потерпев два года назад неудачу с собственной командой, Габриэле Руми, владелец итальянской «Фондметал Групп», решил въехать в формулу 1 на «тroyанском коне». На эту роль согласился Кен Тиррел, чья «конюшня» вот уже несколько лет балансирует на грани краха. Новая фирма «Фондметал Текнолоджи», возглавит которую известный специалист по аэродинамике Жан-Клод Минжо, расположена в итальянском городке Казумаро. Целью этой компании станет разработка в тесном сотрудничестве с инженерами «Тиррела» подвески, аэродинамиче-ские кузова и компьютерного обеспечения. А главным конструктором команды стал вернувшийся из «Феррари» Харви Постлтуэйт.

Мика Хаккинен — новая звезда «Мак-Ларена».



Семь сезонов огромный желто-синий «кэмеловский» автобус служил передвижной трибуной для почетных гостей «Рейнольдс Тобакко».

маленький мальчик, пытающийся загладить свою вину примерным поведением, в первой же серии квалификационных заездов установил лучшее время.

И конечно, «расстрогал родителей до слез». Ведь 24 гонки подряд на первой стартовой позиции стояли только «вильямсы», а «Мак-Ларен» Сенны не возглавлял квалификационный протокол целых 17 месяцев. А тут еще синоптики обещали в субботу дожди — похоже было, что Сенна получит рекордный свой 62-й «поул».

Синоптики, как обычно, ошиблись. Вместо дождя на Аделаиду обрушилась нежданная жара. Асфальт трассы стал чуть более мягким, и этого хватило, чтобы вся точнейшая настройка «формулы» — от сверхмягких шин и суперчувствительных амортизаторов до нежной управляющей электроники мотора и коробки передач — пошла насмарку. Только шестеро

пилотов сумели улучшить результаты, показанные накануне. А из первых 13-ти это удалось сделать лишь Хиллу.

С шестого места Деймон переместился на третье и не скрывал своего удовлетворения: «Мой сегодняшний результат наполовину стал возможен благодаря улучшениям в автомобиле, а наполовину — тому, что я просто изучил австралийскую трассу. А потому, думаю, что завтра у меня есть шансы не только опередить Сенну, но и выиграть гонку».

Опередить Айртон Хиллу было необходимо, чтобы стать вторым призером чемпионата. Однако англичанин, похоже, не отдавал себе отчета, насколько трудна стоящая перед ним задача. Ведь он ни разу не принимал участия в Гран-при Австралии. Трасса, скомбинированная из «городских» участков, проходящих по улицам Аделаиды, и специального автодрома, таит для новичка множество сюрпризов. Недаром же среди ее победителей отсутствует фамилия Найджела Мэнселла, всегда предпочитавшего стиль «победить или умереть», и наоборот, в списке триумфа-

торов Гран-при Австралии можно встретить таких искусственных тактиков, как Нельсон Пике, Кейо Росберг, Ален Прост. Даже Сенна, в шестой раз выигравший квалификацию в Аделаиде, побеждал здесь до этого всего однажды.

Но на этот раз Айртон был неподражаем. Не только Хилл — он с самого начала вынужден был довольствоваться ролью статиста и едва не улетел в бетонные блоки при попытке выйти всего лишь на второе место — сам Прост, как ни хотелось ему завершить карьеру победным аккордом, сделать этого не сумел. С удивительной легкостью Сенна уходил от чемпиона мира, даже если учесть одну его остановку в боксах против двух у француза. И уже в пресс-центре, после победы он сам признался: «Это правда, самые трудные моменты гонки были до ее старта. Я очень волновался. Я безумно хотел выиграть — ведь для этого было столько причин! Тут и Прост, десять лет стоявший у меня поперек дороги, и Хилл, с которым мне предстоит ездить, и Рон Деннис, и вся команда «Мак-Ларен», где я провел шесть счастли-

вых лет моей жизни, и не отблагодарить которых я не мог. Но стоило лишь зажечься зеленому сигналу светофора, как волнение улеглось, и все стало необычайно легко».

Сенна смеялся и плакал на пьедестале, дурачился и шутил с Простом, с которым за последние пару лет и десятка слов не сказал, обнимался с обоими пилотами «Вильямса», великодушно пригласив их к себе на высшую ступеньку. Он был абсолютно счастлив. Ибо отлично знал, что хотя и проиграл нынешний чемпионат, в будущем году ничто не сможет помешать ему очутиться на вершине. И уж он-то не сделает той глупой ошибки, что совершил его извечный соперник — не уйдет из формулы 1, пока не будет лучшим по всем статьям. И чтобы еще долгие годы никто из молодых не мог приблизиться к достижениям бразильца на пушечный выстрел.

А. МЕЛЬНИК

Фото В. МАССАРА
и из архива редакции

«Удивительно прес-ный, предсказуемый чемпионат», — воскликнул Герхард Бергер после Большого приза Австралии. Еще в феврале австриец прочил в 239-дневном марафоне победу команде «Вильямс» и Алену Просту. Но как бы то ни было, каждый поклонник Ф1 в нашей стране смог самостоятельно оценить сезон, ведь все шестнадцать Гран-при — со старта до финиша — транслировало российское телевидение. Вместе с пилотами и командами мы побывали в четырнадцати странах, где развернулись события 43-го чемпионата мира. Спортсмены должны были пройти дистанцию общей протяженностью 4859,927 км, или 1045 кругов.

Бергер оказался прав. «Вильямсы» Проста и Хилла только пять раз досрочно сходили с трассы, преодолев 88,6 % всей дистанции. При этом «Профессор» ездил стабильнее своего напарника, пройдя 4618,490 км (95,1 % всей дистанции). Ему не хватило нескольких десятков километров, чтобы повторить рекорд Сенны 1991 года — 96,0 %. Зато Прост отличился в другом. Пятьдесят одна победа, 792,5 очка, лучшее время прохождения круга в сорока одной гонке, победы на этапах в одиннадцати сезонах, 85 стартов с первого ряда — на такую высоту поднял рекордные планки формулы 1 Прост. Кроме того, француз 106 раз занимал пьедестал почета и 128 раз доезжал до финиша в первой шестерке. В среднем в каждой гонке он получил 4,01 очка. По этому показателю Ален уступает только Хуану-Мануэлю Фанхио (5,44).

Хилл в меру сил поддерживал товарища. Вместе они выиграли пятнадцать тренировок (Прост — 13, Хилл — 2), двенадцать раз занимали первую линию на старте, победили в десяти Гран-при (Прост — 7, Хилл — 3), а также в десяти гонках показывали лучшее время на круге (Прост — 6, Хилл — 4). Прост развил самую высокую скорость в гонке — 342,42 км/ч (ГП ФРГ) и на тренировках — 257,209 км/ч (Монца), Хилл показал самую высокую скорость на круге в гонке — 249,825 км/ч (ГП Италии) и среднюю скорость победителя этапа — 239,144 км/ч (ГП Италии). Гонщики «Вильямса» лидировали 721 круг (Прост — 426, Хилл — 242).



СЕЗОН-93 В ЦИФРАХ

Остальные — всего в чемпионате приняли участие 35 спортсменов — выступили гораздо скромнее. Хотя некоторые из них повысили свои личные достижения. Сенна в Австралии в 62-й раз был первым на тренировке и в шестой раз (четырежды подряд) выиграл Большой приз Монако, а неуязвимый Патресе 256-й раз вышел на старт Гран-при. Если Риккардо проведет хотя бы еще одну гонку в 1994 году, то он повторит рекорд Грэма Хилла — 18 сезонов в формуле 1.

Чаще других наблюдал гонку с трибун Альборето: пять раз он показал худшее время на тренировке. Рекордное количество пило-

тов (18) участвовало во всех этапах чемпионата мира. Велико было и среднее количество финишировавших в гонке — 13. Самая длинная дистанция поджидала спортсменов в Японии. Они должны были преодолеть 310,792 км. В Монако, на прохождении всего 259,584 км гонщикам, казалось бы, не потребуется много времени. Однако именно соревнования в Монте-Карло стали самыми продолжительными в сезоне. Победитель Сенна справился с коварной трассой за 1 ч 52 мин 10,947 с. Зато в Монце только 1 ч 17 мин 7,509 с понадобилось Хиллу, чтобы добиться успеха.

Именно на гонке в Мон-

це присутствовало больше всего поклонников формулы 1 — 190 тысяч человек. Вообще же посещаемость в прошлом году была невысокая. Всего 1 375 000 зрителей посетили трассы чемпионата мира. Причем на удивление мало их оказалось в Бразилии, Италии (Гран-при Сан-Марино), Испании и Англии (Большой приз Европы) — по 50 тысяч. Правда, в Сан-Паулу, Имоле и Донингтоне шел дождь. Не баловали вниманием болельщики и официальные тренировки. 450 тысяч человек наблюдали за пилотами, ведущими борьбу за лучшее место на старте. Наименьший разрыв во времени между первым и вторым гонщиками в квалификационных заездах был зафиксирован в ЮАР — Прост опередил Сенну на 0,008 с, наибольший же — в Испании — Прост оторвался от Хилла на 1,035 с. А что показали спортсмены, замыкающие стартовое поле? На Гран-при Англии Бадоеера отделило от Проста всего 3,724 с, но в ЮАР разрыв между ними составил 9,041 с.

Конечно, начинающий Бадоеер на автомобиле «Лола» на равных соперничать с Простом не мог. Но другие молодые пилоты на более конкурентоспособных автомобилях проявили себя в прошлом сезоне с лучшей стороны. Дебютировали в формуле 1, включая итальянца Бадоеера, восемь человек: Жан-Марк Гунон из Франции, японец Тосио Сузуки, португалец Педро Лами, еще два итальянца — Марко Апицелла и Фабрицио Барбацца, бразилец Рубенс Барричелло, ирландец Эдди Эрвин. Трое последних в первом же сезоне набрали зачетные очки. Самым молодым спортсменом оказался Барричелло. Он родился 23 мая 1973 года. А самым «пожилым» участником чемпионата стал Патресе (12 апреля 1954 г.).

В прошлом сезоне, как обычно, не обошлось без юбилеев. В Донингтоне 300-й старт отмечала команда «Вильямс». В Спа 50-ю победу своих моторов праздновали инженеры и механики «Рено». И, разумеется, огромную радость принес австралийский этап «Мак-Ларену», который в общем зачете побед на этапах чемпионата мира наконец-то опередил «Феррари». Теперь счет 104:103 в пользу красно-белых.

С. ДОРОФЕЕВ



Эйдриан Ньюи: «ЧТО ТОЛКУ В СЛАВЕ?»

Толпа неистовствовала. Вновь на пьедестале Мэнселл и Патресе. «Мак-Ларен» же Сенны, это новейшее «электронное чудо», приказало долго жить еще на семнадцатом круге. Счастливые победители Гран-при Бразилии, вооружившись здоровенными бутылками с шампанским, обливали божественным напитком ничем не примечательного довольно молодого, но уже лысоватого парня, одетого в «вильямсовскую» униформу и смахивающего скорее на чудаковатого студента. Имя этого человека — ведущего инженера «Вильямс Гран-при инжиниринг» и соавтора всех успехов команды последних лет — Эйдриан Ньюи.

Мир формулы 1 — это не только бешеные скорости, великие пилоты, лучшие автомобили и баснословные гонорары. Ф1 — это еще и величайшая ярмарка тщеславия. Неудержимое стремление к славе присутствует здесь у всех, в разной, правда, степени — начиная с менеджеров и пилотов ведущих команд и заканчивая посудомойками и хронометристами.

Ньюи — редкое исключение из правил. Он, словно мелкий служащий захудалой конторы, незаметен и тих. Он не озабочен созданием своего имиджа, не пишет мемуаров, никому не завидует, не устраивает начальству сцен ревности и подчеркнуто интеллигентен со всеми. Если бы Ньюи и вправду был простеньким, заурядным и ничем не отличившимся инженером! Но руковод-

ствуясь его же собственными словами: «Инженеры должны признаваться по их вкладу в Ф1», мы вполне можем поставить этого 35-летнего англичанина на одну ступеньку с такими корифеями формулы 1, как Барнард, Марри, Постлутэйт и Херд.

Вообще в Ньюи поражают прежде всего два качества, достаточно редко встречающиеся в одном человеке, — скромность и целеустремленность. Но, похоже, именно благодаря им, Эйдриан добился осуществления своей мечты.

Ньюи — вылитый герой детских книжек о том, как один хороший мальчик задался какой-либо благой целью и, усердно учась и работая не покладая рук, претворяет ее в жизнь, чему страшно рады все окружающие. Действительно, еще в том возрасте, когда его сверстники в лучшем случае мечтали стать пожарными и космонавтами, Эйдриан вдруг проявил повышенный интерес к автоспорту, а потом всерьез заболел им. Самое любопытное, что юный Ньюи не видел себя пилотом — очевидно, этому мешало врожденное чувство скромности — его стезей была творческая, созидательная деятельность.

Детство прошло, но мечта осталась. Эйдриан поступил в Саутгемптонский университет, чтобы стать специа-

«Марч-85С» команды «Пенске Рэйсинг», на котором Дэни Салливан победил в «Инди-500» и занял четвертое место в чемпионате CART.



Исторический момент — на 21 круге Гран-при Португалии 1988 года Иван Капелли на «Марч-СГ 881», обогнав «супер-Мак-Ларен» Айртона Сенны, выходит на второе место.

листом по аэродинамике и работать в области автоспорта. Учеба не была в тягость, и, закончив университет, он впервые постучался в ворота «конюшен» различных формул. Но то ли скромность новичка сделала этот стук совсем неслышным, то ли гоночный истеблишмент не слишком был в тот момент заинтересован в молодом, никому не известном специалисте — так или иначе, ответа не последовало.

Однако Эйдриан не отступил, хотя и изрядно расстроился. Он подумал, что сомнения вызывают его профессиональные качества и решил было совершенствовать свои знания, продолжив обучение. Когда вдруг на него, как манна небесная, свалилось предложение команды «Копершукер — Фиттипальди». Там срочно требовался инженер — аэродинамик. Ньюи, конечно же, с радостью принял предложение. Но счастье длилось недолго — результаты команды не удовлетворили главного спонсора, он покинул ее, и Эйдриану пришлось подыскивать себе другое место.

Вскоре он нашел его в команде «Марч», правда, уже формулы 2. Ньюи стал гоночным инженером (есть в автомобильных «конюшнях» такая должность) экс-чемпиона мира по мотогонкам венесуэльца Джонни Секотто. «Очаровательный парень, он был так терпелив с таким дебютантом как я!» — вспоминал дни своей инженерной юности Эйдриан. Тест на профпригодность был пройден — Секотто занял второе место в чемпионате 1982 года, и очень скоро Ньюи представилась возможность заявить о себе в полный голос.

В начале 80-х «Марч» был весьма состоятельной командой и участвовал во многих состязаниях как в Старом Свете, так и за океаном. Руководство фирмы решило попробовать свои силы в одной из самых грандиозных американских гонок — «24 часа Дайтоны». Над аэродинамикой автомобиля руководство «Марча» предложило поработать энергичному Эйдриану. «Аэродинамика такой маши-



ны как раз была моим курсовым проектом в университете, — вспоминал Ньюи. — И я на одном дыхании выполнил задание». Результат превзошел все ожидания — «Марч» финишировал вторым. Дальше — больше. «Марчи», с которыми работал Ньюи, дважды подряд — в 1983 и 1984 годах — выиграли чемпионат IMSA.

Только тогда к Эйдриану пришло настоящее признание. Его пригласили работать в американский чемпионат CART, ставший для него на время вторым домом. Ньюи, опираясь на свои знания в области аэродинамики, участвовал в разработке автомобилей для Бобби Рейхола, Майкла Андретти и Тео Фабби. Машины, спроектированные им, трижды подряд побеждали в Индианаполисе.

Но главной целью англичанина все же оставалась формула 1. Мгновение, на которое он очутился в мире «королевы автоспорта», вспоминалось ему постоянно.

Страдания Эйдриана заметил Карл Хаас, организовавший в 1985 году собственную команду Ф1. Но это сотрудничество по целому ряду не зависящих от инженера причин было недолгим и почти безрезультатным.

В 1987 году, освободившись от этого контракта, Ньюи находит другую дорожку в мир Ф1, возвращается в старый добрый «Марч». Где талант молодого аэродинамика уже давно был по достоинству признан, где ему полностью доверяли и предоставили абсолютную свободу действий. Воспользовавшись этим, Ньюи, не теряя

времени, занялся разработкой нового автомобиля — «Марч-881».

Главной и, к сожалению, единственной чертой неординарности этого автомобиля была... Ну, конечно же, аэродинамика! С этой точки зрения в конце восьмидесятых годов ему не было равных. Хотя с виду творение Ньюи не выделялось какими-то особенно оригинальными изысками. Не было у «Марча» ни вздернутого «носика» «Тиррела», ни хищных боковых понтонов, как у «Феррари-F92A», ни антикрыла занимательной геометрии, как у «Рено-RS20». Зато автомобиль был исключительно пропорционален. Гурманы автомобильной гоночной техники называли его стройным и красивым. Он имел более длинную базу, чем обычно. В то

же время лапы-колеса не были так широко расставлены, как у конкурентов, а наоборот, были как бы поджаты, подобраны ближе к кузову. Бросалось в глаза, что почти все прямые углы в конструкции исчезли, «Марч» стал напоминать в меру накачанного культуриста. Ньюи тщательно и скрупулезно просчитал каждый аспект в аэродинамике своего детища, сделав тем самым его уникальным.

Такой бы машине еще надежный турбомотор да гонщиков повыше классом, и тогда — держись, «Мак-Ларен» и «Феррари»! Но ни безнаддувный двигатель «Джадд», ни пилоты команды — Маурицио Гужельмин и Иван Капелли — не служили полноценными дополнениями автомобилю Эйдриана Ньюи.

Тем не менее, «881-е» произвели фурор в Ф1. На первых этапах сезона команду преследовали проблемы с трансмиссией и двигателем. К тому же стартовые Гран-при разыгрывались на «медленных» трассах, где «Марч» не мог реализовать своего аэродинамического преимущества. Но как только караван Ф1 перекочевал на «быстрые» автодромы, «марчи» сразу заблестели.

То, что они оставили далеко позади своих собратьев по несчастью — автомобили без турбомоторов, понятно. Но затем машины Ньюи стали наступать на пятки турбомонстрам. А под занавес сезона произошли события вообще из ряда вон выходящие. В Португалии Капелли ошеломил всех, заняв третье место в квалификации, а в самой гонке финишировал вторым, вытеснившись между двумя

«мак-ларенами». В Японии же впервые с 1984 года безнаддувный автомобиль Ф1 вел пелетон, и этим автомобилем был именно «Марч-881». Вот что значит аэродинамика! При слабом двигателе и с пилотами-середнячками «Марч» в итоге взобрался на шестую позицию в Кубке конструкторов, лишь очко уступив «Лотосу» и «Эрроузу».

Но на этом безоблачная жизнь английской «конюшни» закончилась. Финансовые затруднения привели к тому, что главной целью «Марча» стало выживание в Ф1, о наступлении на фаворитов речи уже не шло. В такой ситуации Ньюи уже не мог с головой окунуться в работу, все чаще ему приходилось «латать дыры», размениваясь по мелочам. «Марч» кое-как промывался еще сезон, и в конце концов акции компании в Ф1 и Ф3000 были проданы ее бывшему спонсору — «Лейтон Хауз».

Смена вывески успеха не принесла. Сложная аэродинамическая геометрия автомобиля Ньюи при всех своих очевидных плюсах имела и свой минус. Она требовала очень тщательной настройки на каждую гонку с учетом всех особенностей той или иной гоночной трассы. С этим трудоемким процессом команда не всегда справлялась, и потенциально сильные машины почти за половину сезона 1990 года не привезли ни единого зачетного очка, едва не утонув в предквалификации.

Ситуация накалялась. Не остужало ее и то, что как раз в это время Патрик Хед принял настоячиво зазывать Ньюи в «Вильямс». Ко-

нечно, Эйдриану куда как проще было из стана аутсайдеров упорхнуть к фаворитам, чем на себе вытаскивать «мертвую» команду. Но ведь именно «Марч» дал Ньюи «путевку в жизнь», именно там он получил возможность самовыражения, и уход главного инженера в критический для команды момент мог быть сочтен предательством.

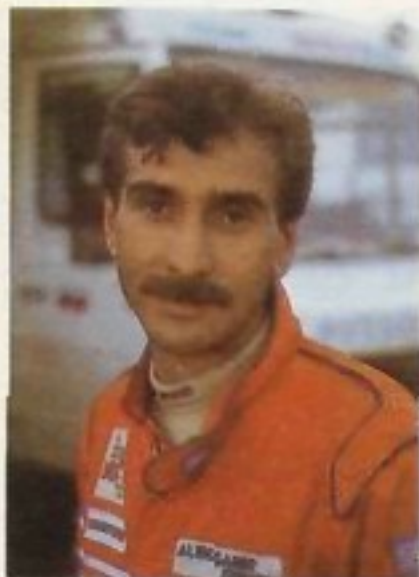
И Ньюи не покинул команду, он оставался с ней вплоть до той поры, пока не были преодолены все невзгоды, обрушившиеся на «экс-Марч», а Иван Капелли занял второе место в Гран-при Франции-90, едва не побив самого Проста. Только тогда Ньюи с чувством выполненного долга подписал контракт с «Вильямсом». С тех пор Ньюи работает на «желто-синих». И судя по всему — весьма успешно. «Вильямс» выиграл в эффективности работы и в результатах с тех пор, как Эйдриан пришел к нам, — заявляет по этому поводу Патрик Хед. Но слова технического директора — едва ли не единственное упоминание об инженере, которого совсем недавно журналисты дружно величали «королем аэродинамики». Ньюи совсем отгородился от мира, погрузившись в работу. О нем практически нигде не появляется никакой информации, его физиономии можно встретить лишь на страницах самых дотошных автоспортивных справочников. А суровое, вдумчивое, жесткое лицо Железного Фрэнка и добродушный, курносенький Патрик Хед постоянно мелькают на телеэкранах, на страницах газет и журналов. Вот и получается, что эти люди да еще завод «Рено», находящиеся в центре общественного внимания, снимают пенки с триумфального шествия «Вильямса». «Рено» может спокойно заявлять, что ее двигатели — самые мощные в мире, Хед утверждает, что он создал лучшее в мире шасси, а Вильямс гордится, что у него лучшая в мире команда. Ньюи же ничем подобным похвастать не может. Да ему это и ни к чему. Он счастлив тем, что имеет. Поговаривают, что Хед намерен доверить Эйдриану более ответственный пост. Но сам Ньюи считает, что ему нечего обижаться на судьбу. Ведь главное в жизни — найти свое место, а Эйдриан нашел его.

М. МЕДВЕДЕВ



ИВАНОВ Валерий,
Красноярск, 30.01.1967,
мотогонки на льду, МСМК.

Начал заниматься спортом (мотокроссом) в Красноярске в 1977. Первый тренер А. Максимец. Победитель первенства СССР среди юниоров 1987. Лучшее место в чемпионатах СССР — 8-е. Победитель командных чемпионатов СССР в составе сборной Красноярска 1988 и 1989. Лучшее место в чемпионатах мира — 4-е (1993). Победитель командного чемпионата мира 1993. Тренер-инструктор спортивно-технического клуба автотранспортного объединения.



ЕРОФЕЕВ Александр,
Уфа, 20.08.1957,
автокросс, МС.

Начал заниматься спортом (ипподромные гонки) в 1981. Лучшее место в чемпионатах России — 10-е (1993). Вице-чемпион Европы 1993.

Гоночные автомобили, в разработке которых принимал участие Э. Ньюи

Автомобиль	Чемпионат	Год выпуска	Победы	ПП	Место в зачете марок	Место в личном зачете
Pittipaldi F7	F-1	1980	~	—	7	12
March 822	F-2	1982	8	4	**	1
March 83G	IMSA GTP	1983	8	*	1	1
March 84G	IMSA GTP	1984	10	*	1	1
March 84C	CART	1984	7	7	**	2
March 85C	CART	1985	10	11	**	1
March 86C	CART	1986	14	13	**	1
Lola T87/00	CART	1987	5	8	**	6
Lola THL-2	F-1	1986	~	—	8	12
March 881	F-1	1988	~	—	6	7
March CG891	F-1	1989	~	—	12	16
March CG901	F-1	1990	~	—	7	10
Williams FW14	F-1	1991/92	17	20	1	1
Williams FW15	F-1	1993	10	15	1	1

* — нет данных, ** — не определяется, ПП — поул-позиции

БАЛАШОВ Александр,
Москва, 25.05.1967,
мотогонки на льду, МСМК.

Начал заниматься спортом (мотокроссом) в Лениногорске Восточно-Казахстанской области в 1983. Первый тренер В. Дальчанин. Серебряный призер чемпионата СНГ 1992. Победитель командного чемпионата СССР (СНГ) в составе сборной Москвы 1990, 1991, 1992. Серебряный призер чемпионата мира 1993. Победитель командных чемпионатов мира 1992 и 1993. Сотрудник экспериментального цеха АМО ЗИЛ



МАРКИН Александр, Москва, 10.05.1952, кольцевые гонки на грузовиках, МСМК.

Начал заниматься спортом (ралли) в 1980. Спартакиада народов СССР по ралли 1986 — 4-е место. Чемпион Москвы по ралли 1987. Лучшее место на этапах Кубка ФИА — 2-е в Ле-Кастелле (Франция), Мосте (Чехия), Хараме (Испания). Лучшее место в общем зачете Кубка ФИА — 5-е (1992 и 1993). Водитель-испытатель экспериментального цеха АМО ЗИЛ.



ФАДЕЕВ Владимир,
Дальнегорск Приморского края
24.04.1958,
мотогонки на льду,
МСМК.

Начал заниматься спортом (мотокроссом) в 1976. Первый тренер В. Сычуглов. Лучшее место в чемпионатах СССР (СНГ) — 4-е (1992). Чемпион мира 1993. Победитель командного чемпионата мира 1993. Инструктор спортивно-технического клуба «Бор».



ГУРЬЯНОВ Сергей,
Тольятти, 23.11.1961,
кольцевые автогонки, МС.

Начал заниматься спортом в 1982. Первый тренер М. Гольд. Чемпион СССР 1991. Чемпион России 1991 и 1993. Лучший результат в международных соревнованиях — 1-е место на этапе чемпионата Италии (1993). Водитель-испытатель механосборочного производства ВАЗа.

ПЬЕДЕСТАЛ АМС

Когда в конце 1990 года мы впервые решили на страницах АМС определить лучших отечественных авто- и мотогонщиков, признаемся, немного слухавили при подходе к критериям отбора. Кроме призеров различных официальных чемпионатов, пропуск на пьедестал получили и те гонщики, которые своими результатами в международных соревнованиях обозначили заметный прогресс того или иного вида нашего автоспорта. Мы надеялись, что такое «послабление» даст дорогу в лауреаты автомобилистам, которые не располагали техникой, подходящей для соперничества на равных с мировыми грандами.

Что ж до мотоциклистов, то у них, согласитесь, «родословная» гораздо богаче. Были призерами

и победителями чемпионатов мира и Европы наши мастера спидвея, кроссмены, мотоболлисты. Не говоря уж о российских «ледовиках», добывающих медали с неотвратимостью смены дня и ночи.

Отличились они и в 1993 году, выиграв все возможные награды высшей пробы.

Но вот сюрприз — как раз для автогонщиков наша льгота в последнее время потеряла актуальность. И в минувшем сезоне весомость их спортивных успехов, а значит и аргументов в споре за место на пьедестале АМС, на наш взгляд, не вызывает сомнений.

Больше того, «серебро», добытое Александром Ерофеевым из Уфы за рулем «Рено-21-куадра» на кроссовых трассах, вполне можно считать исторической

вехой в летописи отечественного спорта. Ведь наш автогонщик впервые стал призером официального личного чемпионата Европы!

Всерьез заставил считаться с собой в кольцевых гонках на грузовиках москвич Александр Маркин. Трижды в 1993 году ему удавалось финишировать вторым на этапах розыгрыша Кубка Европы на своем ЗИЛе с двигателем «Катерпиллер».

Изрядно шумели на Апеннинском полуострове вазовские кольцевики. На своих «самарах» Борис Маслов и Сергей Гурьянов выиграли три этапа национального чемпионата Италии. Между тем эти соревнования, в отсутствие официального европейского первенства, считаются одними из самых престижных.



МАСЛОВ Борис,
Тольятти, 20.12.1957,
кольцевые автогонки, МСМК.

Начал заниматься спортом (картингом) в Бийске Алтайского края в 1970. Первый тренер А. Пономарев. Чемпион СССР 1987 (инподром), 1987, 1988, 1989, 1990, 1991. Чемпион России 1993. Лучший результат в международных соревнованиях — 1-е место на этапе чемпионата Италии (1993). Водитель-испытатель Управления спортивных автомобилей НТЦ ВАЗа.



**ПУСТЫНЯ
БЕЗЖАЛОСТНА
ДАЖЕ К СВОИМ
СЫНОВЬЯМ**





По-восточному скрестив под собой ноги и нахлобучив головной убор бедуинов, словно шейх в окружении своих наложниц, сидел на коврике в биваке «Мицубиси» у местечка Самалут 36-летний гонщик из Катара Саеед аль Хайри.

— Это не беда, что наш спонсор «Ротманс» уходит из ралли-рейдов в формулу 1, — забавлял компанию отпрыск одного из самых богатых семейств Персидского залива. — Я последую за ним в «Вильямс-Рено», чтобы сесть за руль их ... грузовика.

Впрочем, отчего же не повеселиться Саееду, если к тому времени он полагал, что первое место в «Ралли фараонов» было у него в кармане. Захватив лидерство после седьмого этапа Асуан-Хургада, он опережал два оставшихся в строю «Ситроена» Тимо Салонена и Пьера Лартига соответственно на 3 часа 9 минут и 4 часа 36 минут. А впереди — только чуть больше 550 км дистанции.

Сохранить столь гигант-

ский отрыв можно было, наверное, даже, если бы аль Хайри сидел не в кресле 400-сильного «Пажеро», а болтался бы между горбами неторопливого верблюда. Тем более что и это средство передвижения вполне знакомо улыбчивому арабу.

Однако в свое время на совершеннолетие аль Хайри-старший подарил сыну не традиционного голенастого дромадера. Папаша не покусился на автомобиль (и не один), нанял механиков и запустил 18-летнего паренька в круговерть местных ралли. Рвение юного катарца заметили японцы из «Ниссана» и пригласили его в качестве фирменного гонщика для участия в чемпионате Среднего Востока. Потом были старты в этапах мирового и европейского первенств на «Опеле» и «Порше», «Ауди» и «Лянче».

Но и среди буйной растительности Новой Зеландии, и на живописных дорогах Эллады, и в ухоженной Британии

Саеед тосковал по бескрайним пескам.

— Я люблю пустыню, как европейцы любят лес или снег, — говорит катарец. — Я знаю ее, это мой родной дом. Я и водить автомобиль учился по песку. Как никто другой из моих коллег-гонщиков знаю, где в пустыне надо притормозить, а где можно держать полный газ. Словом, ралли-рейды оказались будто специально созданы для этого арабского парня. И дебютируя в составе «Мицубиси», он сразу выиграл «Тунис-93».

Здесь, в Египте, Саеед, словно хитрый, умудренный опытом охотник, чувствующий то, что не дано другим, выслеживал свою добычу — победу.

— Я прекрасно понимал, что в таком трудном и длинном соревновании выигрывает не тот, кто несется сломя голову, а тот, кто сумеет избежать большего числа ловушек, на которые так щедро пустыня, — откровенничал аль Хайри.

Он не выиграл ни одного спецучастка «Фараонов-93», довольствуясь вторым, третьими местами. Кстати, в лидеры катарец вышел после этапа, на котором оказался вообще четвертым. И что с того, что там, в Хургаде впереди него были и Лартиг, и Салонен. Ведь одного несколькими днями раньше до финиша этапа в Фарафре гасил на веревке Амброзино, а другой на том же спецучастке простоял два часа, ожидая пока техника подвезет ему запасное колесо.

Эти двое — не в счет. Другое дело — третий из команды «ситроенов» — Юбер Ориоль. Но он-то как раз и не сумел добраться из-за технических неполадок до финиша этапа.

Последним из своры «красных гончих псов» прекратил преследование Ален Амброзино, перевернувшийся на восьмом этапе после столкновения с огромным валуном. Дорога к подиуму победителя в Каире

Жан-Пьер Фонтенэ на своем менее грозном «Пажеро» группы T2 подчас портил настроение многим фаворитам на прототипах.

для аль Хайри была открыта.

На предпоследнем участке Саеед ехал очень осторожно, намного медленнее, чем мог бы в другой ситуации. А на среднюю по величине дюну вообще взбирался крадучись. Увы, предосторожность была тщетной. Противоположный склон оказался почти отвесным, и «Пажеро», словно в замедленной съемке, перевернулся и лег на крышу. Автомобиль оказался невредимым, да и гонщики просто повисли в кабине на ремнях вверх головами.

С тремя часами преимущества это происшествие могло оказаться просто легким недоразумением. Но на беду, когда Саеед отстегнул ремни, он неловко вывалился из машины и, упав навзничь, ушиб спину. Что ж, видно, и к своим сыновьям пустыня бывает безжалостна.

Вскоре на месте аварии оказался врач «Мицубиси» Бруно Жоффре. Осмотрев пострадавшего, который всю отбивался от назойливых услуг эскулапа, Бруно, очевидно, от греха подальше решил перестраховаться и отправил Саееда в госпиталь на вертолете с подозрением на травму позвоночника. Между тем сам аль Хайри настаивал на том, что готов продолжать гонку.

Как выяснилось после рентгена, гонщик оказался прав, но первым из автомобилистов к подножию седых пирамид под традиционное гудение сервисных грузовиков прикатил Тимо Салонен.

Сквозь толпу зевак, журналистов и механиков к машине финна протиснулась

весьма импозантная дама с явным намерением попозировать рядом с триумфатором.

— Это вы победитель? — не смущаясь обратилась она к... спортивному директору «Ситроена» Фрекену.

— Нет, выиграл вот этот парень, — хлопнул Ги по плечу белокурого Тимо.

Вряд ли стоит удивляться, что малоискушенная в спорте местная болельщица не знала в лицо Салонена. Его фотографиями не пестрели страницы газет. Почти всю



МОСКВИЧ В ГОСТЯХ У «ФАРАОНОВ»

Следом за нашими автогонщиками на «нивах», «ладах» и «камазах» до Африки наконец-то добрались и русские мотоциклисты. Москвич Александр Нифонтов первым дерзнул выйти на трассу «Ралли фараонов». Причем почти всю дистанцию он шел в десятке сильнейших, а на четвертом, самом длинном спецучастке в 620 км, финишировал пятым. Почему же в итоге Нифонтов оказался лишь шестнадцатым? С ответа на этот вопрос и начал свой рассказ Александр.

Ралли фараонов

3—13 октября, 4734 км, спецучастки — 3972 км

1. Т.Салонен/Ф.Галлахер	SF/GB	Citroen ZX Evolution	T3	40:56,35
2. Ж.-Л.Шлессер/Ф.Монне	F	Schlesser original	T3	—1:43,30
3. П.Лартиг/М.Перэн	F	Citroen ZX Evolution	T3	—3:03,32
4. Ж.-П.Фонтенэ/Б.Мусмарра	F	Mitsubishi Pajero	T2	—7:27,58
5. А.Котель/Ж.Шателе	F	Schlesser original	T3	—10:40,49
6. С.Сервиз/Х.Пуиг	E	Mitsubishi Pajero	T1	—12:17,14
7. Т.Андрега/Л.Медардо	I	Mitsubishi Pajero	T2	—14:34,15
8. М.Шома/Ж.Роше	F	Peugeot P4	T3	—15:15,40
9. Ж.Струго/С.Дюкютюани	F	Nissan Terrano	T2	—15:44,26
10. Ж.Буэн/П.Лонэ	F	Peugeot P4	T3	—19:24,21

1. Э.Ориоли	I	Cagiva	43:27,14
2. Х.Архаронс	E	Cagiva Marathon	—20,57
3. Ф.Пикко	I	KTM	—2:09,10
4. Й.Клейншмидт	D	KTM LC 4600	—6:44,27
5. М.Мармироли	I	Gilera RCR	—8:02,29
16. А.Нифонтов	R	Honda-NX650-Dominator	—57:43,42

— На последнем, двенадцатом этапе мы форсировали брод. Я прошел его успешно, однако решил помочь застрявшему в воде Амброзино. Кстати, сыну Алена, который выступает на «Ситроене». Взял у механика веревку, вернулся, но попал на глубину, залил электронику, и она перестала работать. Так с девятого я передвинулся аж на шестнадцатое место.

Обидно конечно. Однако признаюсь, все-таки самое сильное потрясение я пережил

на первом этапе. Через 20 минут после старта на остром камне пробил заднее колесо. К тому времени я уже на 150 км углубился в пустыню. Поразило, что вокруг никого и ничего — ни кустиков, ни людей, ни следов, кроме тех, что оставила моя «Хонда». Неприятное ощущение.

Вообще навигация в пустыне — дело очень непростое. Иногда ориентируешься по следам предыдущих спортсменов, но на некоторых участках их заносит через пять



минут. Потом бывает, вновь видишь чьи-то следы, свернешься по карте и едешь дальше. Но так недолго и заблудиться — не все выбирают правильную дорогу. Поэтому лучше полагаться на приборы. Ведь гонщики стартуют с интервалом в минуту и за это время успевают исчезнуть из поля зрения.

Честно говоря, порой очень хочется в ходе гонки с кем-нибудь перебраться парой слов, посоветоваться. Глядишь, и ошибок в ориентировании было бы меньше. Кстати, лидеры на «кадживах» — Хорди Аркаронс и Эдди Ориоли практически всю дистанцию едут вдвоем, помогая друг другу. И лишь на последней части дистанции «разбираются» между собой. Неудивительно, что их отрыв даже от занявшего третье место Франко Пикко составил больше двух часов.

Отыгрывать потерянное в зыбучих песках или на каменистых тропах пустынного высокогорья очень трудно. Ровные участки, где можно ехать на максимальной скорости в 150 км/ч, обычно

не более пяти — семи километров. Прыгать на всем ходу с дюны, как в привычном мне мотокроссе, нельзя: слишком тяжел мотоцикл. К слову, с иной дюны и съехать-то потихоньку невозможно. Некоторые скатывались с них кувырком. Отсюда поломки. Впрочем, ломались мотоциклы и на каменистых участках тоже. Особенно уязвимыми тут оказались покрышки.

Кстати, шины нам безвозмездно предоставила фирма «Митселлер». И это был не единственный наш спонсор. Моторное масло мы получили от «Мотюля», экипировку — от «Лазера». Российская компания «Алми» сшила сумки — крепкие, красивые, удобные, с рекламой фирмы «Таис» — той самой, которая взяла на себя все расходы по нашему участию в «Фараонах». А это около семидесяти тысяч долларов. Судя по всему, спонсоры остались довольны. Сейчас мы уже не испытываем недостатка в желающих оказать нам финансовую поддержку.

О. КОРНЕЕВА

«Ситроен» стал первым в истории обладателем титула победителя Кубка ФИА среди марок.

дистанцию «Ралли фараонов» он держался в тени, а египетская пресса с пристрастием следила за арабской надеждой — аль Хайри.

Впрочем, и прежде 42-летний чемпион мира по ралли 1985 года не блистал на трассах ралли-рейдов. До «Фараонов» он выиграл лишь два спецучастка — один во время «Парижа — Пекина», другой — на испанской части «Атласа». Так что первая победа в Африке пришла к нему только в Египте. Впрочем, точнее сказать не пришла, а упала с неба, после дурацкого происшествия с аль Хайри.

Но победа есть победа. Тем более, что этот успех принес «Ситроену» досрочно, за один этап до конца розыгрыша первого Кубка мира по ралли-рейдам, звание чемпиона среди марок и два первых места в личном зачете.

Все же, несмотря на этот, казалось бы, впечатляющий результат (а кроме «Фараонов», «ситроены» первенствовали также в испанской и

португальской «бахах»), Фрекенен, похоже, не склонен преувеличивать достоинства нового «ZX-ралли-рейд-эволюсьон», появившегося в мае 1993 года.

— Главная проблема — надежность, — говорит Ги. — Пять сломанных трансмиссий за сезон — это многовато. Добавлю, что после перехода на 18-дюймовые колеса настоящим бичом для нас стали проколы покрышек. Причем обычно выходят из строя задние шины. Может быть, причина в том, что машина стала более скоростная, ударные нагрузки на колеса возросли, а двигатель у «Ситроена» расположен как раз сзади. В любом случае машина еще очень молода. Мы лишь в начале пути.

Вот только будет ли у «Ситроена» впереди эта дорога? Во всяком случае патрон Фрекенена директор «Пежо-Тальбо-Спорт» Мишель Шрайбер считает, что теперь надо хорошенько взвесить, сколько компания вкладывает в ралли-рейды и какую отдачу в итоге получает.

С. НЕЧАЮК
Фото М. БРАЙАНА

УКРОЩЕНИЕ СТРОПТИВЫХ

«Что же это вы, господа, не можете справиться с одной итальянкой? Посмотрите, как это делается. За дело берется настоящий мужчина!» Не исключено, что японец Тецуё Харада вовсе не читал Шекспира. Но с самой первой гонки прошедшего чемпионата мира по мотокольцу 23-летний гонщик команды «Телькор Ямаха» в классе 250 см³ повел себя столь же напористо и решительно, как один из героев комедии великого английского поэта «Укрощение строптивой». А в результате — то итальянское контрнаступление, о котором год назад столько говорили, попросту захлебнулось. Больше того — японцы не только поставили на место «Априлию», «укрававшую» у них год назад чемпионский

титул в классе 125 см³, но и нанесли пилотам Старого Света сокрушительный ответный удар, отобрав у них половину медалей в «младшем» и «среднем» классах мирового первенства.

Как это ни странно, большое содействие в успешном осуществлении этой операции сынам страны Восходящего солнца оказали сами итальянцы. Явно почувствовав головокружение от успехов, «Априлия» в межсезонье устроила себе каникулы. Победы в чемпионате-92 позволили фирме в классе 125 см³ заручиться спонсорской поддержкой всемогущего табачного концерна «Филип Моррис». Тем не менее траты на создание нового мотоцикла «Априлия» посчитала излишними, ограничившись незна-

чительными усовершенствованиями своей удачной конструкции.

Соперники же, не рассчитывая на столь щедрые подарки, готовились к реваншу очень серьезно. До конца первенства-92 оставалось еще целых три гонки, а «Хонда» первой из японских гигантов представила миру свои новые модели «железно-кевларовых коней». А всю последующую зиму, в то время как итальянцы из «Априлии» потягивали «Мартини», японцы посвящали доводке новых моделей.

Бедственность своего положения в классе 125 см³ «Априлия» ощутила уже на стартовом Гран-при сезона — в австралийском Истерн-Крик. Лучший гонщик «прекрасной итальянки» от-

стал от победителя аж на полминуты. Малайзийский и японский этапы лишь подтвердили преимущество японцев — слегка модифицированные «априлии» застревали в конце первой десятки, а новейшие «хонды» уходили от них как от стоячих.

Слабое начало стало печальной традицией итальянской команды. Вот уже который год ее «лошадки» ни шатко ни валко начинают сезон, летом подтягиваются к лидерам и показывают блестящие результаты под занавес первенства, когда поезд, как правило, уже давно ушел. Все ждали, что вот-вот «Априлия» очнется от длительной зимней спячки и тогда-то даст японцам жизни. Что как-будто подтвердил в Херес-де-ла-Фронтера и новый лидер «Априлии», опытный 27-летний Ральф Вальдман, приглашенный на место ушедшего в средний класс чемпиона мира Алессандро Граминьи. От пятой в его карьере победы немца отделили всего шесть десятых секунды. Казалось, «прекрасная итальянка» вновь так же быстра, как и «Хонда». Увы, в Зальцбурге, Хоккенхайме и Ассене Вальдман не набрал в сумме и 20 очков, и стало ясно, что чемпионский титул в «осьмушках» «Априлии» не удержат.

Выходцы с Апеннинского полуострова потерпели фиаско не только в первенстве марок, но и в личном зачете. Былым итальянским звездам младшего класса — двукратному чемпиону мира Фаусто Грезини и вице-чемпиону-88 Эцио Джаноле — уже за тридцать, и карьера их близится к завершению. А достойной замены старшим товарищам среди итальянской молодежи не видать — все перспективные подались в следующий класс. Этим не преминул воспользоваться 29-летний немецкий гонщик Дирк Раудис. Он пятый сезон участвовал в чемпионате мира, одержав за это время всего одну победу. Но прошлый год сразу перевел Дирка из середняков в чемпионы.

Немец выиграл девять

Хуже, чем ожидалось, выступила заводская команда «Ротманс-Хонда» под руководством одного из самых опытных менеджеров чемпионата мира Эрва Канемото. На снимке М. Бьяджи (№ 5) и Т. Окада (№ 18).



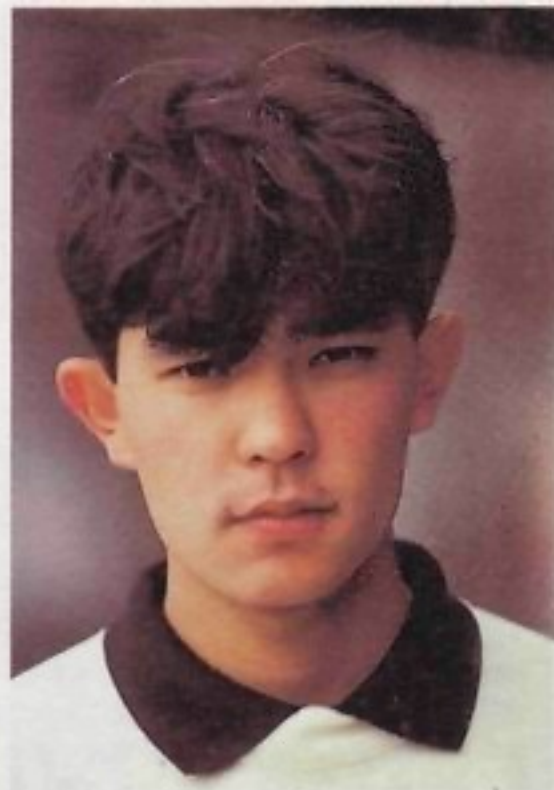
Гран-при, и все же до последнего этапа вопрос о чемпионстве оставался открытым. Причем острейшую конкуренцию Раудису составили вовсе не признанные лидеры — такие как трехкратный чемпион мира испанец Хорхе Мартинес, победитель девяти больших призов голландец Ханс Шпаан или вернувшийся из среднего класса немец Штефан Прайн, — а японские мотогонщики.

Непререкаемый авторитет европейцев, американцев, австралийцев, заработанный на японских машинах, стал все больше и больше раздражать японских кольцевиков: «Как же так? Они могут, а нам что? Слабо?» И с недавних пор стартовые листы всех трех классов чемпионата мира запестрели японскими именами и фамилиями. А в прошлом сезоне сыны Фудзиямы стали одними из главных претендентов на самые высокие места.

Доказательством тому служат блестящие выступления Казуто Сакаты и Такеси Цуджимуры в классе 125 см³. Именно они доставили немало головной боли Раудису. Шутка ли — во всех гонках сезона, кроме Гран-при Европы в Барселоне, Саката финишировал в первой тройке. А на протяжении четырех этапов, обойдя Раудиса, японец даже вкушал бремя лидера в общем зачете, пропустив своего более опытного соперника вперед, 27-летний Казуто, для которого прошлый сезон был лишь третьим в чемпионате мира, не отставал от него ни на шаг. А при благоприятном стечении обстоятельств на заключительном Гран-при в Хараме Саката мог бы даже рассчитывать на чемпионское звание. Однако на финише Большого приза ФИМ он был только третьим, и назревавшая весь год японская сенсация в классе 125 см³ так и не получилась.

Зато состоялась-таки в «четвертьлитровой» категории. Причем в этом классе конкуренция была гораздо более ожесточенной. Успехи «Априлии» сильно обеспокоили не только «Хонду», но и давно не блиставшую в 250 см³ «Ямаху» и новичка этого класса — «Сузуки». Если в «осьмушках» «Хонда» ограничилась разработкой новых моделей мотоциклов, то в чемпионате куда более престижных «четвертинок» японцы пошли еще дальше. Чтобы на все сто процентов гарантировать выполне-

Первый японец, ставший чемпионом мира в классе 250 см — Тецуё Харада.



ние своей задачи, они в борьбе с «Априлией» сделали ставку не только на технические инновации и талант своих пилотов, но и на ослабление мощи противника.

«Ямаха» и «Хонда» переманили из «Априлии» почти всех ее ведущих гонщиков. Так «Хонда» заполучила новую, только-только появившуюся звезду мотоспорта — 22-летнего итальянца Массимилиано Бьяджи, а также 26-летнего испанца Альберто Пуига. «Ямахе» достался бронзовый призер чемпионата-92 Пьер-Франческо Кили, на счету которого пять побед в Гран-при и пять лет выступлений в «королевском» классе. Причем «Хонда» и без того располагала целой «звездной россыпью» — вице-чемпион мира-91 немец Хельмут Бадль, победитель двух больших призов 24-летний итальянец Дориано Ромбони и наконец Лорис Капиросси — «чудо-ребенок» из Болоньи, в свои 20 лет уже дважды завоевавший чемпионскую корону. В «Ямахе» были прописаны подающий большие надежды японец Тецуё Харада и двукратный чемпион Германии в этом классе Йохен Шмид. Да и младшая из японских сестер — «Сузуки» — не могла пожаловаться на отсутствие в своем стане представительницы элиты мотоспорта — ведь первым номером команды стал «маленький Джон» Косински. Словом, японцы сделали все от них зависящее, чтобы деморализовать «Априлию» еще до начала чемпионата мира.

Но и в этом классе итальянцы предпочли межсезонье

посвятить отдыху от трудов праведных. Возможно, здесь сказался традиционно несколько романтический подход жителей Апеннин к авто- и мотогонкам, как к некоему приключению, аванюре. Профессионализм при этом зачастую отодвигается на задний план. Японцы же, отказавшись от подобных романтических настроений, давно поняли, что моторный спорт — это прежде всего бизнес. Возможно, это лишило гонки особого ореола, зато принесло японцам победы. Вот и в первенстве по кольцевым мотогонкам в классе 250 см³ довольно быстро стало ясно, что борьба за мировой титул превратится в прерогативу гонщиков на мотоциклах с пометкой «сделано в Японии».

А лихо закрученная интрига их борьбы обусловила большой зрительский интерес к чемпионату «четвертинок». Сюрпризом после четырех стартовых этапов стали первые три места в личном зачете японских мотогонщиков. Главным специалистом по «укрощению» строптивых итальянцев оказался, как мы уже говорили, Тецуё Харада. Это была настоящая сенсация — может быть, главная в чемпионате мира прошлого года. И не только из-за национальности пилота. В неполные 23 года Харада перед стартовым этапом первенства не имел на своем счету ни одного очка, не говоря уже о победах в Гран-при! К тому же лучшим достижением гонщиков «Ямахи» в сезоне-92 было четвертое место на одном из этапов. Поэтому мало кто ожидал, что всего

за одну зиму фирме удастся преодолеть настоящую техническую пропасть, разделявшую ее и прежнего фаворита первенства — «Хонду».

Правда, преимущество последней в лошадиных силах немного ощущалось в дебюте чемпионата. И все же «Ямаха» оказалась понадежней и, что немаловажно, удачливей. Так что после первого испанского Гран-при Харада лидировал в первенстве с 40-очковым отрывом от идущего следом Тадаюки Окады. Замыкал же великолепное японское шествие Нобуацу Аоки.

Это не был еще нокаут, но нельзя не признать, что не только руководство «Априлии», но и всех итальянских любителей мотогонок такой поворот событий поверг в настоящий шок. К счастью для них, Окада и Аоки сами, видно, испугавшись своей дерзости, вскоре заметно сникли.

Немного сдал и Харада, но очки, набранные в дебюте, позволили ему сохранять лидерство. Охотников сбросить Тецуё с вершины было предостаточно. Но всем им удивительно не везло, тогда как к японцу фортуна благоволила постоянно. Первым яростную атаку на позиции Харады предпринял симпатичный улыбчивый Ромбони из команды «НВ-Хонда». В Австрии и Германии итальянец был просто неудержим и вплотную приблизился к японскому «беглецу». Дориано был близок к победе и в Ассене, на розыгрыше Гран-при Нидерландов, но, к своему несчастью, переусердствовал — упал с мотоцикла, да так неудачно, что сломал голень правой ноги. Травма автоматически исключила Ромбони из дальнейшего преследования.

Гонка в Ассене стала роковой еще для одного матерого охотника — американца Косински. За всю историю «четвертьлитров» пилоты «Сузуки» никогда не числились среди фаворитов. Однако успехи команды, поддерживаемой серьезными долларовыми вливаниями «Лаки Страйк» в «королевском» классе, позволяли надеяться, что и в новой для себя категории эта «конюшня» будет среди первых. Начало вышло неплохим — второе место в Гран-при Австралии. Но быстро выяснилось, что «Сузуки» держится на одном таланте Косински. Джон всячески критиковал неудачную конструк-



125		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	ОЧКИ
1	Дирк РАУДИС (D), Honda RSRF125	25*	25*	25	A	16	25	25	11	25	25	20	25*	25	8	280
2	Казуто САКАТА (J), Honda RSRF125	20	20	20*	25	20	20*	20*	c	20	20*	25*	20	20*	16	266
3	Такеси ЦУДЖИМУРА (J), Honda RSRF125	7	16	16	16	25*	16	A	7	7	8	16	13	10	20	177
4	Ральф ВАЛЬДМАН (D), Aprilia RSR125	c	11	10	20*	7	11	A	20*	13	16	A	11	16	25	160
5	Нобору УЕДА (J), Honda RSRF125	8	13	11	11	A	5	A	25	10	10	13	c	13	10*	129
6	Акира САИТО (J), Honda RSRF125	9	c	13	A	11	13	7	16	16	11	11	10	A	—	117
7	Оливье ПЕТРУЧЧИАНИ (CH), Aprilia RSR125	c	4	6	10	6	2*	8	4	5	13	7	2	8	7	82
8	Хорхе МАРТИНЕС (E), Honda RSRF125	A	6	7	9	0	3	A	10	9	5	8	4	4	9	74
9	Херри ТОРОНТЕГИ (E), Aprilia RSR125	16	7	5	13	5	1	2	13	A	0	3	0	c	c	65
10	Петер ОТТЛЬ (D), Aprilia RSR125	—	—	c	6	c	8	10	A	8	7	9	16	ш	c	64
11	Фаусто ГРЕЗИНИ (I), Honda RSRF125	11	8	A	A	8	0	A	0	6	9	нс	6	0	13	61
12	Эцио ДЖАНОЛА (I), Honda RSRF125	A	c	c	c	13	10	9	8	0	A	1	9	7	2	59

250		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	ОЧКИ
1	Тецуе ХАРАДА (J), Yamaha TZM250	25*	20	25	25*	10	10	20	c	16	A	10	A*	11	25	197
2	Лорис КАПИРОССИ (I), Honda NSR250	A	4	6*	6	20	20*	25	c	25	20	11*	20	25*	11*	193
3	Лорис РЕДЖИАНИ (I), Aprilia RSV250	2	9	A	A	13	11	10	c	20	16	25	16	16	20	158
4	Макс БЬЯДЖИ (I), Honda NSR250	16	0	c	20	11	13	A	25*	11	10	20	A	A	16	142
5	Дориано РОМБОНИ (I), Honda NSR250	9	13	16	8	25	25	A	—	—	—	13	c	20	10	139
6	Жан-Филипп РУДЖИА (F), Aprilia RSV250	7	0	11	16	c	8	13	11	13*	25*	c	25	c	A	129
7	Хельмут БРАДЛЬ (D), Honda NSR250	8	10	10	11	16*	16	11	5	9	A	9	13	8	A	126
8	Тадаюки ОКАДА (J), Honda NSR250	13	16	20	9	A	—	c	20	10	11	5	9	7	A	120
9	Альберто ПУИГ (E), Honda NSR250	3	8	1	A	7	5	7	16	6	c	16	11	13	13	106
10	Пьерфранческо КИЛИ (I), Yamaha TZM250	6	7	9	4	8	9	8	A	8	13	8	8	10	8	106
11	Нобуацу АОКИ (J), Honda NSR250	11	25*	13	A	c	c	6	13	7	A	6	10	9	c	100
12	Джон КОСИНСКИ (USA), Suzuki RGV	20	11	7	13	9	4	16*	—	—	—	—	—	—	—	80

Система начисления очков: 25—20—16—13—11—10—9—8—7—6—5—4—3—2—1. 1 этап — Истери-Крик (AUS), 28 марта, 37 тысяч зрителей; 2 — Шах-Алам (MAL), 4 апреля, 35; 3 — Сузука (J), 18 апреля, 71; 4 — Херес-де-ла-Фронтера (E), 2 мая, 200; 5 — Зальцбургринг* (A), 16 мая, 75; 6 — Хоккенхаймринг* (D), 13 июня, 38; 7 — Ассен (NL), 26 июня, 120; 8 — Барселона (E), 4 июля, 50; 9 — Муджело (I), 18 июля, 80; 10 — Донингтон Парк (GB), 1 августа, 30; 11 — Брно (CS), 22 августа, 120; 12 — Мизано Адриатико (I), 5 сентября; 13 — Лагуна-Сека (USA), 12 сентября, 50; 14 — Харама (E), 26 сентября, 50. — первое место на старте; * — лучшее время прохождения круга в гонке; c — сход по техническим причинам; A — авария; ш — гонщик оштрафован на 1 минуту за фальстарт, не стал продолжать состязания; — — гонщик оштрафован на 1 минуту за фальстарт; нз — не смог продолжать гонку по состоянию здоровья; нс — участвовал в квалификационных заездах, но не вышел на старт; прочерк — не участвовал в соревнованиях.

К началу минувшего сезона Дирк Раудис имел на своем счету всего одну победу в Гран-при и не поднимался в чемпионате мира выше пятого места.

Один из самых талантливых итальянских гонщиков последнего десятилетия Лорис Капиросси — главный претендент на чемпионское звание в новом сезоне.

цию своего мотоцикла в надежде расшевелить техперсонал команды. Пустое — никто и не думал прислушаться к словам своего «первого номера». В Ассене терпение Джона, и без того не отличавшегося ангельским характером, лопнуло.

Возможно, превзойдя самого себя в гонке, заняв третье место и установив лучшее время прохождения круга, после финишной отмашки Джон притормозил, спешился, крутанул ручку газа и чуть ли не пинком отправил свой «Сузуки» в самостоятельный путь. Прогноировав церемонию награждения, Джон как ни в чем не бывало отправился в боксы. Такого поприания своей продукции шефы «Сузуки» снести не могли и выставили свою единственную (как вскоре оказалось) надежду на улицу.

После того как выпал из погони Джон, последним соперником Харады стал Капиросси. На стартовых этапах Лорису не везло — падение в Австралии, фальстарт и минута штрафа в Малайзии, технические проблемы в Японии. Но затем облака невезения рассеялись, и итальянец с всегдашним мальчишеским азартом бросился вдогонку за лидером. После Гран-при Нидерландов их разделяли 54 очка. А перед Большим призом США в Лэгуна-Секе — всего четыре.

Казалось, дело сделано. Японец, выжатый как лимон, более не способен на сколько-нибудь серьезное сопротивление: в США Тецуё отнюдь не блистал, заняв лишь пятое место. Капиросси же, воспользовавшись техническими неполадками в «Априлии» Жана-Филипа Руджиа, одержал свою третью победу и вышел в лидеры чемпионата.

Однако на заключительном этапе первенства в испанской Хараде Харада совершил маленькое чудо. Для завоевания титула чемпиона мира ему была необхо-



дима победа при условии, что Капиросси не поднимется выше четвертого места. Стечение обстоятельств весьма проблематичное. Особенно учитывая слова самого итальянца, сказанные им перед решающей гонкой сезона: «Я даже на мгновение не буду задумываться о победе в гонке. Все свое внимание сосредоточу на том, чтобы не упустить японца. Я вцеплюсь в него мертвой хваткой и не отпущу, чего бы мне это ни стоило!»

Так оно и было поначалу. Впереди шли «априлии» Руджиа и Реджиани, «Хонда»

Бьяджи, чуть поодаль — «Хонда» Капиросси и лишь затем — запертая итальянцем «Ямаха» Харады. Но когда до чемпионского титула Лорису оставалось буквально пять минут, он на мгновение ослабил бдительность. Харада обошел его и моментально достал лидеров. Капиросси, обезумев, бросился за японцем и почти тут же ошибся при входе в не самый трудный поворот. «Хонда» итальянца выскочила с трассы и возвратилась на нее только пятой. Так Харада стал первым в истории японцем — чем-

пионом мира по кольцевым мотогонкам в классе 250 см³.

Что ж, операция по «укротению строптивых» закончилась безоговорочным успехом. Японцы не только усилили свои старые позиции, но и закрепились на новых для себя рубежах. Итальянцы же — совсем по Шекспиру — получили наглядный урок о вреде самонадеянности. Хотелось бы думать, что он пойдет впрок, и южане не повторят своих ошибок, а предпримут новое контрнаступление. А может, накажут «строптивых» японцев?

М. МЕДВЕДЕВ 2!



По примеру земляков

Похоже, воодушевленные последними успехами «Кадживы» в чемпионате мира по мотогонкам в категории 500 см³, хозяева другой итальянской фирмы «Априлии» также обратили свой взор на «королевский» класс.

Неплохо выступающая в классах 125 и 250 «Априлия», очевидно, будет представлена в следующем сезоне в самом престижном первенстве одним мотоциклом. Причем вместо традиционного четырехцилиндрового двигателя на нем будет установлен двухцилиндровый мотор объемом 400 см³ и мощностью 130 л. с.

Доводкой новой машины в межсезонье занимается Лорис Реджани, который и станет ее пилотом. А в классе 250 см³ итальянца, вероятно, заменит соотечественник Макс Бьяджи из «Хонды».

Не бойся, я с тобой!

Несколько месяцев не появлялась на людях известная теннисистка Моника Селеш после того, как на нее было совершено покушение. Помочь девушке преодолеть психологический стресс вызвался Айртон Сенна. Бразилец пригласил Моника в гости. Но не к себе домой — поскольку в Сан-Паулу он бывает нечасто во время спортивного сезона — а в итальянскую Монцу на один из этапов формулы 1.

● Чемпион мира-93 по кольцевым гонкам в классе 125 см³ немец Дирк Раудис заявил, что не собирается покидать в новом сезоне эту категорию мотоциклов.

● Ближневосточный эмир Катар рассчитывает провести впервые в этом регионе этап формулы 1 в 1995 или 1996 году.

Молодым везде у них дорога

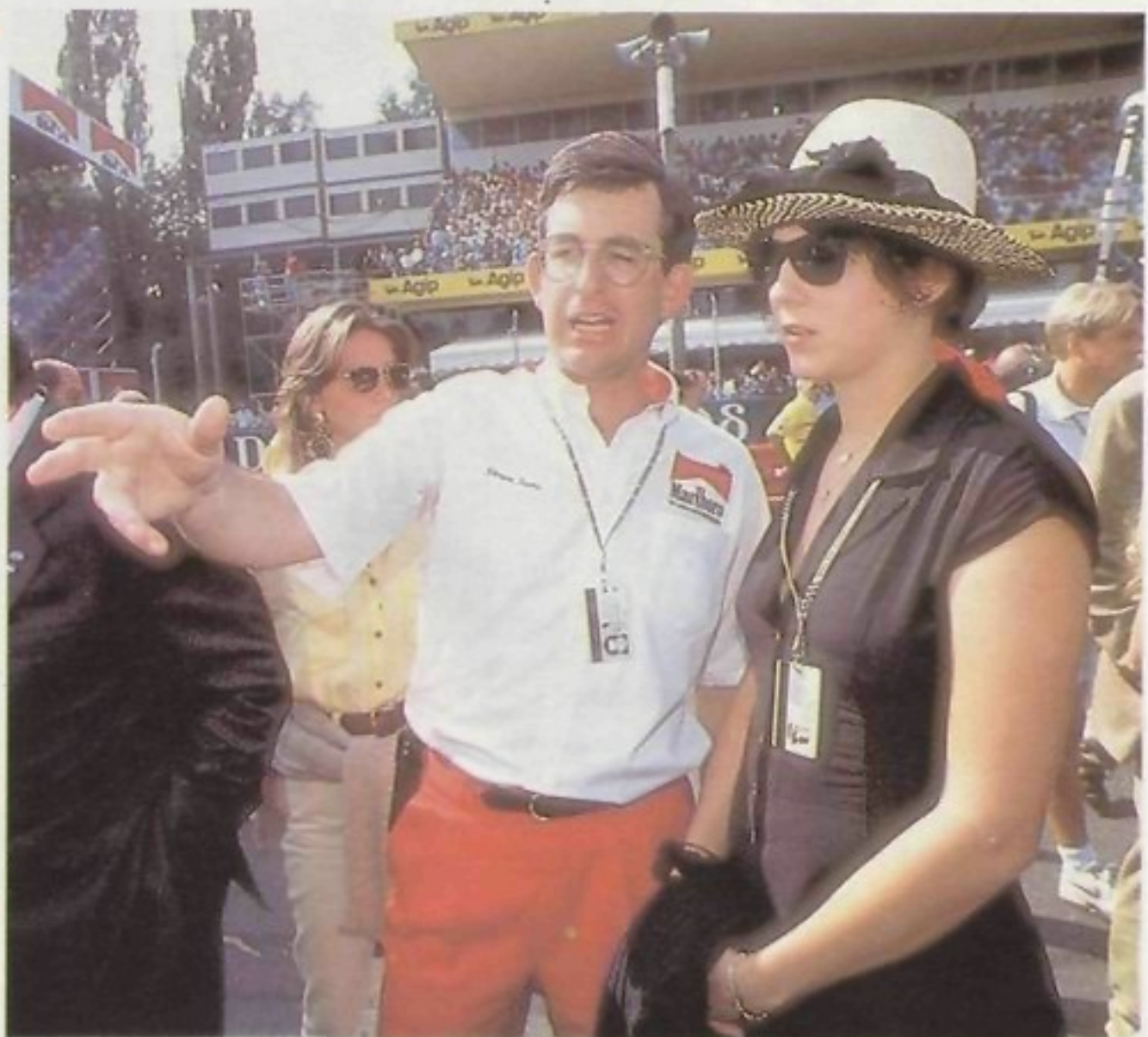
Самым молодым гонщиком в истории французского, а может быть, и мирового автоспорта, севшим за руль «формулы», стал Патрис Манопулос. Ему было четырнадцать лет и десять месяцев, когда Национальная Федерация в виде исключения выдала юному картингисту лицензию на право управления машиной формулы «Рено». Видимо, не последнюю роль сыграли тут и ходатайство Эрика Кома. Он первым разглядел талант Патриса и окружил его своими заботами. Многие сразу же поспешили сравнить Манопулоса с Айртоном Сенной, который в столь же юном возрасте блистал на трассах картинга. Однако предсказывать 14-летнему пареню блестящее будущее трехкратного чемпиона мира пока, наверное, рановато. Даже если клуб, чьи спортивные цвета защищает Манопулос, называется «Нострадамус».

● Удачным оказался дебют четырехкратного чемпиона мира по «мотокольцу» Эдди Лоусона за рулем гоночного автомобиля. Он занял третье место на одном из этапов чемпионата «Инди-лайтс» — американского аналога европейской формулы 3000.

● В США в возрасте 63 лет скончался от рака

чемпион USAC 1973 года Роджер Мак-Класки. Его гоночная карьера продолжалась 32 года и завершилась в августе 1979 года победой на этапе чемпионата USAC в Милуоки.

● Новым спонсором заводской команды «Хонда» в мотогонках вместо «Ротманса» станет самая крупная японская табачная фирма «Кэбин».





ЮХА ПОБЕЖДАЕТ И ОСТАЕТСЯ

«Мерседес» ввязывается в драку

Как ни смотри, а в минувшем сезоне успехи швейцарской «конюшни» формулы 1 «Заубер», на машинах которой красовалась загадочная надпись «Концепция «Мерседес-Бенц», впечатляющими не назовешь. И все же «Даймлер-Бенц», похоже, решил всерьез ввязаться в драку на гоночных трассах. Немецкий гигант перекупил у «Шевроле» четверть акций завода по производству и доводке гоночных моторов «Илмор». И теперь швейцарская команда по праву может носить имя «Заубер-Мерседес».

Любопытно, что двадцатью пятью процентами акций, кроме основателей фирмы Марио Илиена и Поля Моргана, обладает также хозяин «конюшни «Индикар» Роджер Пенске. Так что, очевидно, будущие победы его пилотов — Эммерсона Фиттипальди и Пола Треиси — также будут освещены трехлучевой звездой.

Дамский проект Чезаре Фьорио

На редкость экстравагантной идеей загорелся бывший спортивный директор команды «Феррари» Чезаре Фьорио. Он не просто решил создать собственную «конюшню» формулы 1, но и собирается посадить в кокпиты своих машин... двух женщин. Помочь в осуществлении этого дамского проекта вызвался хозяин одной из команд формулы 3000 Гвидо Форти.

За рулем двух «рейнардов» с мотором «Илмор V10» Чезаре видит итальянку Джованну Аматти, которая уже пробовала свои силы в «Брэбхэме» в начале сезона 1992 года, а также Клаудиу Хюртген из немецкого чемпионата Ф3 или французку Кати Мюллер, известную многолетними выступлениями в мировом первенстве по картингу и в национальных соревнованиях спортпрототипов «Пежо-905-спайдер».

Притягательная сила женских чар оказалась столь велика, что в дамскую команду подался из «Феррари» сам Ники Лауда. Впрочем, может быть, дело здесь не столько в желании трехкратного чемпиона мира начать новое дело «с нуля», сколько в личных отношениях Ники и Джованны, о которых красноречиво свидетельствует фотоснимок из журнала «Экип-мэгазин».



В мире болельщиков, который полнится постоянными спорами о заслугах и достоинствах пилотов, успехи Юхи Канккунена остаются загадкой. В самом деле, финский раллист достиг фантастических результатов — четырежды становился чемпионом мира (вдвое чаще, чем самые удачливые его соперники), выиграл наибольшее число этапов мирового первенства. Однако несмотря на это, вряд ли большинство знатоков назовут его сильнейшим гонщиком. Скорее вспомнят о том, что Юхе, однажды попавшему в обойму лучших, везло на солидные «конюшни», не преминут заметить, что ему крайне редко за десятилетнюю карьеру на чемпионатах мира удавалось единолично возглавлять гонку от начала до конца. В минувшем сезоне такое, например, случилось только в Аргентине.

Но к главным недостаткам «летающего финна» обязательно отнесут его нелюбовь к «асфальтовым» ралли. И тут не поспоришь, Юха действительно чувствует себя по-настоящему в своей тарелке только на гравийных или грунтовых спецучастках. Впрочем, он и сам не скрывает этого: «Я не специалист асфальта», — не устает признаваться Канккунен.

Больше того, команды, за которые выступает финн, в последнее время строят стратегию своего участия в чемпионате мира, во многом исходя из этой особенности таланта лидера «конюшни». Поэтому не стоит удивляться, что среди участников ралли «Сан-Ремо» лидера первенства — Канккунена, как впрочем и всей команды «Тойота», не оказалось. Ведь его организаторы заранее объявили, что впервые с 1978 года этот этап мирового чемпионата будет целиком асфальтовым.

Такой расклад на финише сезона давал главному преследователю Юхи, французцу Франсуа Делекуру на «Форде» отличный шанс вплотную приблизиться к лидеру. В случае победы Делекура разрыв между ними сокращался бы до девяти очков, а впереди оставались еще две очные встречи — в Испании и Англии.

Признаться, счастливый для Франсуа исход гонки в Италии можно было прогнозировать с изрядной долей достоверности. Вместе с «Тойотой» от поездки на Апеннинский полуостров отказалась заводская команда «Субару». Стало быть, единственным серьезным соперником мог бы считаться лишь Карлос Сайнс на «Лянче». Именно «мог бы». При условии, если бы дело происходило год назад. Ныне, лишенная фирменной поддержки, его команда «Джолли клуб» оказалась не в состоянии предоставить «матадору» автомобиль, способный на равных соперничать с «фордами».

Похоже, не сомневался в своей победе и сам Делекур. Он столь агрессивно начал гонку сквозь дождь и туман, что казалось, хотел сразу дать понять соперникам: «Ребята, посторонитесь, у меня дела поважнее ваших». Первые пять спецучастков — пять побед! Ближайший преследователь — Ляйти на «Субару» — отставал от него уже в дебюте на 59 секунд, а товарищ Франсуа по команде — Мики Биазон — на минуту семь секунд.

Но каждый знает, как тонка грань между уверенностью и самоуверенностью. Ее-то, увы, и не почувствовал Делекур. На седьмом спецучастке, пробиваясь к очередной победе сквозь тучу, присевшую отдохнуть на горной дороге, Франсуа не удержал свой «Форд», кото-

рый опрокинулся по крутому склону вниз.

— Мы слишком рьяно старались в тумане, — грустно проронил потом напарник Делекура Граталу.

Тот злополучный для француза доп выиграл Биазон, но радость его была недолгой. Победа Мики досталась дорогой ценой. По дороге из мотора его «Форда» вылилась вода, и перегретый двигатель, как говорится, «повело».

Как-то в пору своих победоносных походов Наполеон изрек фразу, ставшую крылатой: «Войну выигрывают булочки и парикмахеры». Император намекал на то, что кадровые части гибнут в самом начале боев, а им на смену приходят резервисты, которые и несут на своих плечах основное бремя войны.

После того как поле сражений ралли «Сан-Ремо» покинули два «гвардейца» единственной заводской команды, судьба победы, как и заметил некогда Наполеон, оказалась в руках «булочников и парикмахеров» — то бишь гонщиков, представлявших частные «конюшни». Наиболее искусными проявили себя Карлос Сайнс, Джанкарло Кунико и Пьеро Льятти. Впрочем, последний оставался среди лидеров недолго. В конце первого дня он сначала проколол шину, а затем задержался из-за неисправности подвески.

Сырая, туманная погода сделала едва ли не самым главным фактором в споре Сайнса и Кунико выбор резины. Тем более что испанец располагал шинами

После триумфа в Великобритании Юха Канккунен вышел в абсолютные рекордсмены среди раллистов. В активе четырехкратного чемпиона планеты двадцать побед на этапах мирового первенства.

Шампанское за второе место в Испании для Ориоля имело горький привкус разочарования.

«Мишлен», а итальянец — «Пирелли». И тут выяснилось, что на влажной дороге шины «Пирелли», точнее модель «R76-слик», специально спроектированная для «Сан-Ремо», имеет неоспоримые преимущества. Любопытно, что новую разработку доставили на этап действительно с пылу с жару. Даже представитель фирмы признался, что они не были до конца уверены в полной пригодности новинки, а потому, дескать, привезли только 200 штук, чего якобы недостаточно даже для двух машин.

Как бы то ни было, но то ли в силу превосходства в покрышках, то ли просто потому, что сегодня «Лянча», как говорится, не тянет даже в споре с заводским «Фордом», но победу в Италии праздновал Кунико.

Интересно, что успех этот не добавил фирме очков в зачете марок, так как Джанкарло не был специально заявлен «Фордом». Хотя едва ли это обстоятельство огорчило руководство команды, ведь вопрос о сильнейшей



11 этап

Ралли Сан-Ремо

11–13 октября, 1733/520 км, 27 СУ

1. Дж.Кунико/С.Эванджелисти	I	Ford Escort RS Cosworth	6:19.40
2. К.Сайнс/Л.Моя	E	Lancia Delta Integrale 16V	—01.38
3. П.Снийерс/Д.Колебундерс	B	Ford Escort RS Cosworth	—10.28
4. Дж.Пьянеццола/Б.Роджиа	I	Lancia Delta Integrale 16V	—18.23
5. П.Льятти/А.Алессандрини	I	Subaru Legacy 4WD	—25.07
6. Б.Тири/С.Прево	B	Opel Astra GSi	F2 —26.47
7. Р.Травалья/А.Мари	I	Ford Escort RS Cosworth N	—38.41
8. А.Даллавила/Фалпани	I	Ford Escort RS Cosworth N	—38.51
9. А.Медегини/П.Чеккини	I	Peugeot 106 XSI	F2 —38.58
10. Ф.Луа/Дж.Вранкен	B	Opel Astra GSi	F2 —45.15

Лидеры: 1–5 СУ — Делекур; (6 СУ — не проводился) 7 — Биазон; 8–9 — Сайнс; 10–28 — Кунико. **Победители СУ:** Кунико — 9; Льятти — 8; Делекур — 5; Сайнс — 4; Снийерс — 2. **Стартовало:** 120 экипажей. **Финишировало:** 57.

Сошли:

СУ:

7 Ф.Делекур/Д.Граталу	F	Ford Escort RS Cosworth	авария
7 М.Биазон/Т.Сивьеро	I	Ford Escort RS Cosworth	мотор
7 А.Агини/С.Фарноккиа	I	Lancia Delta Integrale 16V	авария
17 А.Фьорио/В.Брамбилла	I	Lancia Delta Integrale 16V	мотор

Причина:

● Победа Дж. Кунико в Италии стала первой на этапах чемпионата мира для заводского гонщика после подобного успеха в 1990 году П. Тознака в ралли «Бандама».

● Ю. Канккунен добыл свои чемпионские титулы за рулем «Пежо» [1986], «Лянчи» [1987 и 1991], «Тойоты» [1993].

● Бронзовый призер «РАС-ралли» М. Уилсон 17 раз участвовал прежде в этих состязаниях и ни разу не финишировал выше девятого места.

● Впервые в сезоне-93 на ралли «Сан-Ремо» победитель выступал на шинах «Пирелли», а не «Мишлен».



«конюшне» чемпионата был решен уже на предыдущем этапе в Австралии, где чествовали «Тойоту». Зато судьба личного титула, даже несмотря на неудачу Делекура в Италии, все еще была неопределенна.

В Испании, где вновь встретились в очном споре Юха и Франсуа, Канккунену достаточно было финишировать третьим, и тогда, даже в случае победы Делекура, он становился обладателем четвертой короны чемпиона. Этот нехитрый арифметический расчет, плюс то обстоятельство, что ралли «Каталунья» — также чисто асфальтовое, и продиктовали

сюжет гонки. В противники Делекура «Тойота» отрядила «шевалье асфальта» — Дидье Ориоля. «Форд» же, в свою очередь, озаботил Биазона задачей вытеснить из призовой тройки Канккунена. Эти-то две дуэли и держали в напряжении болельщиков от первого до последнего допа. Франсуа лидировал всю гонку, но Ориоль не давал ему ни на секунду расслабиться. Судите сами, гонщик «Форда» выиграл 14 спецучастков, «Тойоты» — 11.

Более запутанной получилась интрига в поединке Канккунен — Биазон. В первый день и в начале второго

Мики постоянно наращивал отрыв. Казалось, после прокола шины у «Тойоты» Юхи на СУ-14, где он потерял 27 секунд, его надеждам на коронацию в Испании не суждено оправдаться. Но незадолго до финиша второго дня разочарование постигло уже Биазона. Закапризничал турбонаддув его «Форда», и Канккунен сразу же воспользовался этой заминкой, ворвавшись на третью позицию, чтобы уже до конца не уступить ее.

— Это была наивысшая точка в сезоне, который стал самым волнующим в моей карьере. Мне даже показалось, что я никогда так уверенно не чувствовал себя на асфальте, — откровенничал чемпион.

Не менее счастлив был и

руководитель команды «Тойота» Уве Андерссон, еще в 1983 году пригласивший к себе молодого Юху: «Канккунен — исключительный талант. Я особенно рад, что после всех титулов, завоеванных в других командах, он наконец стал чемпионом в «Тойоте» — команде, где он когда-то начинал».

Понятна радость хозяина команды, которая впервые в своей истории добилась «дубля», выиграв командный и личный чемпионаты мира. Однако было одно обстоятельство, которое, думаю, несколько омрачало торжества в стане «Тойоты». Пять раз в сезоне сходились лицом к лицу Канккунен и Делекур. Третьи разыгрывал француз, однако чемпион — финн. Семь раз в

12 этап

Ралли Каталунья—Коста Брава

2—4 ноября, 1750/513 км, 29 СУ

1. Ф.Делекур/Д.Граталу	F	Ford Escort RS Cosworth	5:36.19
2. Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Toyota Celica Turbo 4WD	—01.00
3. Ю.Канккунен/Н.Грист	SF/GB	Toyota Celica Turbo 4WD	—04.09
4. М.Биазон/Т.Сивьеро	I	Ford Escort RS Cosworth	—06.38
5. А.Фьорио/В.Брамбилла	I	Lancia Delta Integrale 16V	—07.48
6. Г.Треллес/Х.дельБуно	ROU/RA	Lancia Delta Integrale 16V	—10.08
7. Б.Тири/С.Прево	B	Opel Astra GSi	F2 —27.28
8. Л.Климент/Х.А.Муньос	E	Opel Astra GSi	F2 —31.18
9. Х.Бардоле/Х.Мунтада	E	Opel Astra GSi	F2 —31.43
10. О.Гомес/М.Марти	E	Peugeot 106 XSi	F2 —42.00

Лидеры: 1 СУ — Делекур и Сайнс; 2-29 — Делекур. **Победители СУ:** Делекур — 14; Ориоль — 11; Канккунен — 3; Биазон — 2; Треллес и Сайнс — по 1. **Стартовало:** 95 экипажей. **Финишировало:** 41.

Сошел:
СУ:

9 К.Сайнс/Л.Мойа

Причина:

E Lancia Delta Integrale 16V электрон.

● Уругваец Г. Треллес впервые из латиноамериканских гонщиков выиграл в Испании спецучасток на европейском этапе чемпионата мира.

● Впервые за шесть лет лучшее время на спецучастке чемпионата мира было показано на автомобиле группы N. Англичанин Г. Эванс в «RAC-ралли» добился этого,

выступая на «Форд-Эскорт-RS-Косворт».

● Ю. Канккунен стал первым пилотом, выигравшим три этапа в сезоне с тремя разными штурманами.

● Ралли «Каталунья» стало последним, в котором гонщики команды «Джолли клуб» выступали на «лянчах».

21–24 ноября, 2626/526 км, 35 СУ

1. Ю. Канккунен/Н. Грист SF/GB	Toyota Celica Turbo 4WD	6:25.48
2. К. Эрикссон/С. Пармандер S	Mitsubishi Lancer Evolution	—01.44
3. М. Уилсон/Б. Томас GB	Ford Escort RS Cosworth	—05.38
4. Ф. Делекур/Д. Гратель F	Ford Escort RS Cosworth	—07.09
5. А. Ватанен/Б. Берглунд SF/S	Subaru Impreza	—08.11
6. Д. Ориоль/Б. Оселли F	Toyota Celica Turbo 4WD	—13.51
7. Р. Бернс/Р. Рейд GB	Subaru Legacy 4WD	—21.37
8. А. Шварц/П. Туль D	Mitsubishi Lancer Evolution	—25.14
9. М. Юнссон/Л. Бакман S	Toyota Celica Turbo 4WD	—35.00
10. А. Мак-Рей/Д. Сеньор GB	Subaru Legacy 4WD	—36.24
15. Э. Тринер/И. Клима CS	Skoda Favorit 136L F2	—1.06.04
18. П. Шибера/П. Гросс CS	Skoda Favorit 136L F2	—1.13.37
31. С. Алясов/А. Левитан R	Lada 21083 Samara F2	—1.55.36
34. А. Артеменко/В. Тимковский R	Lada 21083 Samara F2	—2.05.05

Лидеры: 1 СУ — Канккунен; 2–4 — Шварц; 5 — Шварц и Канккунен; 6–18 — Канккунен; 19–21 — К. Мак-Рей; 22–35 — Канккунен. **Победители СУ:** Канккунен — 12; К. Мак-Рей — 9; Эрикссон и Шварц — 5; Ватанен и Уилсон — 3; Ориоль и Г. Эванс (Ford Escort RS Cosworth, гр. N) — 1. **Стартовало:** 165 экипажей. **Финишировало:** 95.

Сопли:**СУ:****Причина:****мотор**

22 К. Мак-Рей/Д. Ринджер GB Subaru Impreza

Личный зачет: 1. Канккунен — 135 очков; 2. Делекур — 112; 3. Ориоль — 92; 4. Биазон — 76; 5. Мак-Рей — 50; 6. Сайнс — 50; 7. К. Эрикссон — 41; 8. Ватанен — 38; 9. Треллес — 28; 10. Т. Мякинен (SF) — 26. **Командный:** 1. Toyota — 157; 2. Ford — 145; 3. Subaru — 110; 4. Lancia — 92; 5. Mitsubishi — 86. **Группа N:** 1. А. Фассина/Л. Пиролло (I. Mazda 323 GT-R) — 56; 2. А. Кутинь/П. Брандад (P. Ford Escort RS Cosworth) — 28; 3. М. Бен Силайем/Р. Морган (UAE, Ford Escort RS Cosworth) — 15. **Формула 2:** 1. Opel — 76; 2. Skoda — 54; 3. Peugeot — 38; 4. Citroen — 26; 5. Lada — 23.

очном споре встречались «Тойота» и «Форд». Четырежды соперников побеждал «Форд», но чемпион — «Тойота». Единственной возможностью сравнить счет в этом принципиальном по-

единке оставалось «RAC-ралли». Согласитесь, неплохой стимул к успеху, который в сочетании с раскрепощенностью человека, сделавшего главное дело, придавал Юхе столь необходимый

спортсмену кураж. Тем более, капризная британская погода преподнесла финну подарок — обильные снегопады и обледенелые лесные дороги. Видно, чтобы новоиспеченный чемпион чувствовал себя как дома.

Очевидно, по части настроя в последней гонке сезона с Канккуненом не могли спорить ни Ориоль, ни Делекур, для которых чемпионат фактически закончился в Испании. Биазон, тот вообще не приехал в Англию. Другое дело — британские гонщики, для которых победа в «RAC-ралли», безотносительно к турнирному положению в чемпионате, всегда остается заветной вершиной. Тем более что последним из местных пилотов ее достиг Роджер Кларк аж в 1976 году.

Наиболее реальными выглядели, конечно, шансы Колина Мак-Рея, победителя «Новой Зеландии-93» и великого неудачника «RAC-ралли» 1991 и 1992 годов. Оба раза честолюбивый шотландец лидировал в состязаниях, но так и не смог сохранить свое преимущество. Похоже, воспоминания об этих неудачах несколько сковывали Колина в дебюте гонки. Во всяком случае на исходе первого дня он был лишь четвертым, пропустив вперед не только Канккунена, но и двух гонщиков «Мицубиси» — Армина Шварца и Кеннета Эрикссона. Однако как только Мак-Рей почувст-

вовал под колесами своей «Субару-Импрезы» землю родной Шотландии, он преобразился. Колин начал творить настоящие чудеса на покрытых льдом проселках, выигрывая один спецучасток за другим, и сумел-таки выйти в лидеры.

Воодушевленный успехами Колина и воспользовавшись неудачами Эрикссона, которого замучили проколы шин, и Шварца, вылетевшего с трассы, на третью позицию пробрался другой местный пилот — Уилсон.

Судя по всему, дело шло к невиданному доселе британскому триумфу. Похоже, даже Канккунен смирился с неизбежностью уступить победу Мак-Рею. Он заявил, что вряд ли сможет здесь сопротивляться напору Колина. И благоприятный для хозяина трассы исход был бы, наверное, наиболее справедливым. Но судьба, видно, еще раз решила проверить молодого гонщика на стойкость. Коварный камень, пробивший радиатор «Чубару», вновь лишил Мак-Рея всех надежд на успех.

— А ведь я как никогда верил в свою победу, — проронил со слезами на глазах Колин.

Любопытно, что похожее несчастье едва не постигло и Канккунена, когда на СУ-33 он напоролся на торчащий посреди дороги пень. «Тойота» от удара даже вылетела с трассы, но при этом осталась невредимой.

— Видимо, третьим в экипаже с Юхой едет сам Бог, — не сумев скрыть досады, говорил после финиша Кеннет Эрикссон, занявший второе место.

Интересно, сколько же раз надо выиграть чемпионат мира, чтобы окружающие перестали считать тебя просто везунчиком? Пять? Шесть?..

— Я не Ален Прост, сдавшийся после четырех высших титулов. Я буду продолжать. Ведь мне еще надо доказать, что умею ездить по асфальту, — улыбаясь говорит 34-летний финн, лишенный способности обижаться на своих незадачливых критиков.

С. НЕЧАЮК

Неожиданно, может быть даже для самого себя, Франсуа Делекур оказался «первым номером» в команде «Форда», отодвинув в тень двукратного чемпиона мира Мики Биазона.



ОРДЕР НА ТИТУЛ

 **INDYCAR** PPG WORLD SERIES

Трудно передать, что творилось в чопорной Британии, когда за тысячи километров от Туманного Альбиона, в американском Назарете (штат Пенсильвания), ее благородный сын, дворянин сэр Найджел, облаченный в чуждые гоночные доспехи, на синем-белом автоскакуне с красной пятеркой на носу, первым пересек финишный створ 200-мильной трековой гонки. Англичанин не просто стал первым европейцем — победителем «Мировой серии PPG Индикар», но и целую неделю — до португальского этапа формулы 1 — совмещал эту приятную обязанность с должностью действующего чемпиона мира Ф1. Подданные королевы Елизаветы по этому поводу

прямо-таки впали в экстаз. Но что самое удивительное — недалеко от них отстали и сами американцы, едва ли не возведшие британца в ранг национального героя.

Слов нет, Мэнселл — отличный гонщик, Клей Регаццони еще год назад включил его в тройку лучших пилотов современности. И все же восторги, столь щедро расточаемые Найджелу по обе стороны Атлантики, кажутся порой чрезмерными. В самом деле, так ли уж велик спортивный подвиг англичанина? Чтобы ответить на этот вопрос, нужно заглянуть в недавнюю историю. А вспомнив события минувшей зимы, можно без труда убедиться, что еще до старта первого

этапа «Мировой серии» в австралийском Серфиз-Парадайс Найджелу был вручен, образно говоря, ордер на получение чемпионского титула.

Первые — и самые важные — строчки этого документа были заполнены самим Мэнселлом. В 1992 году, создав себе образ эдакого классного парня, обиженного «нехорошими» Сенной и Простом, и отправляясь за океан, Найджел уже знал, что ему уготовано место в одной из лучших, если не лучшей команде «Мировой серии». Организованная в 1983 году «Ньюман-Хаас» благодаря щедрости сети супермаркетов «Кмарт» и нефтяного гиганта «Тексако» числится среди «богачей»

CART. Не секрет — презренный металл сегодня один из главных факторов победы. К тому же совладельца команды, Карла Хааса, связывают давние партнерские отношения с Эриком Бродли и его фирмой «Лола карз»: он продает в Америке машины английской компании. Естественно, новейшие разработки Бродли первым делом проходят через руки улыбчивого толстяка из Лейк-Фореста. Но и это еще не все. «Ньюман-Хаас» располагала к тому же и последней модификацией мотора «Косворт» серии ХВ, над доводкой которого, кстати, в 1992 году изрядно потрудились Майкл Андретти.

И это уже был солидный козырь в руках англичанина.



А потом вдруг сами американцы решили поучаствовать в оформлении мэйнселловского «ордера» на чемпионство. Первым освободил дорогу англичанину Майкл Андретти, отправившись в Ф1. Затем неожиданно решил выйти из игры трехкратный обладатель призовой чаши первенства CART 41-летний Рик Мирз.

Не остались в стороне от благородного начинания своих соотечественников и другие янки. Мы уже писали о неудачных технических перестановках в двух ведущих командах «Мировой серии». Напомним, что Рикку Голлзу — владельцу «Голлз рэйсинг» — 16 результативных финишей в 16 гонках, победа в «Инди-500» и третье место Ала Анзера-младшего в чемпионате 1992 года показались недостаточно весомыми аргументами для продолжения сотрудничества с английской «Галмер» и Голлз сменил это шасси на «Лолу». Результат оказался много хуже прошлогоднего.

Попал впросак Бобби Рейхол. Чемпион «Мировой серии-92» захотел поэкспериментировать с шасси собственной конструкции. Однако и его на новом поприще поджидала неудача — в «старой кирпичнице» Индианаполиса на своем родном «Рейхол-Хоуган-001» Бобби не прошел квалификацию. Только после этого дипломированный историк из Огайо плюнул на патриотизм (машина Рейхола была построена на базе «Труспорта» — единственного американского автомобиля чемпионата) и пересел на английскую «Лолу». Но было уже слишком поздно.

Вот такими «пирогам» встречали Мэнселла «за семью морями». Многие считали все же, что всех мэйнселловских плюсов не хватит, чтобы перечеркнуть единственный минус: чемпиону мира предстояло привыкать к совершенно новому автомобилю. Но неожиданно именно это обстоятельство обернулось самым большим козырем англичанина.

Дело в том, что по сути автомобиль формулы CART и машина Ф1 различаются между собой так же, как, скажем, первый реактивный самолет и современный истребитель, напичканный электроникой. В этом, кстати, вскоре пришлось на собственной шкуре убедиться младшему Андретти, у ко-

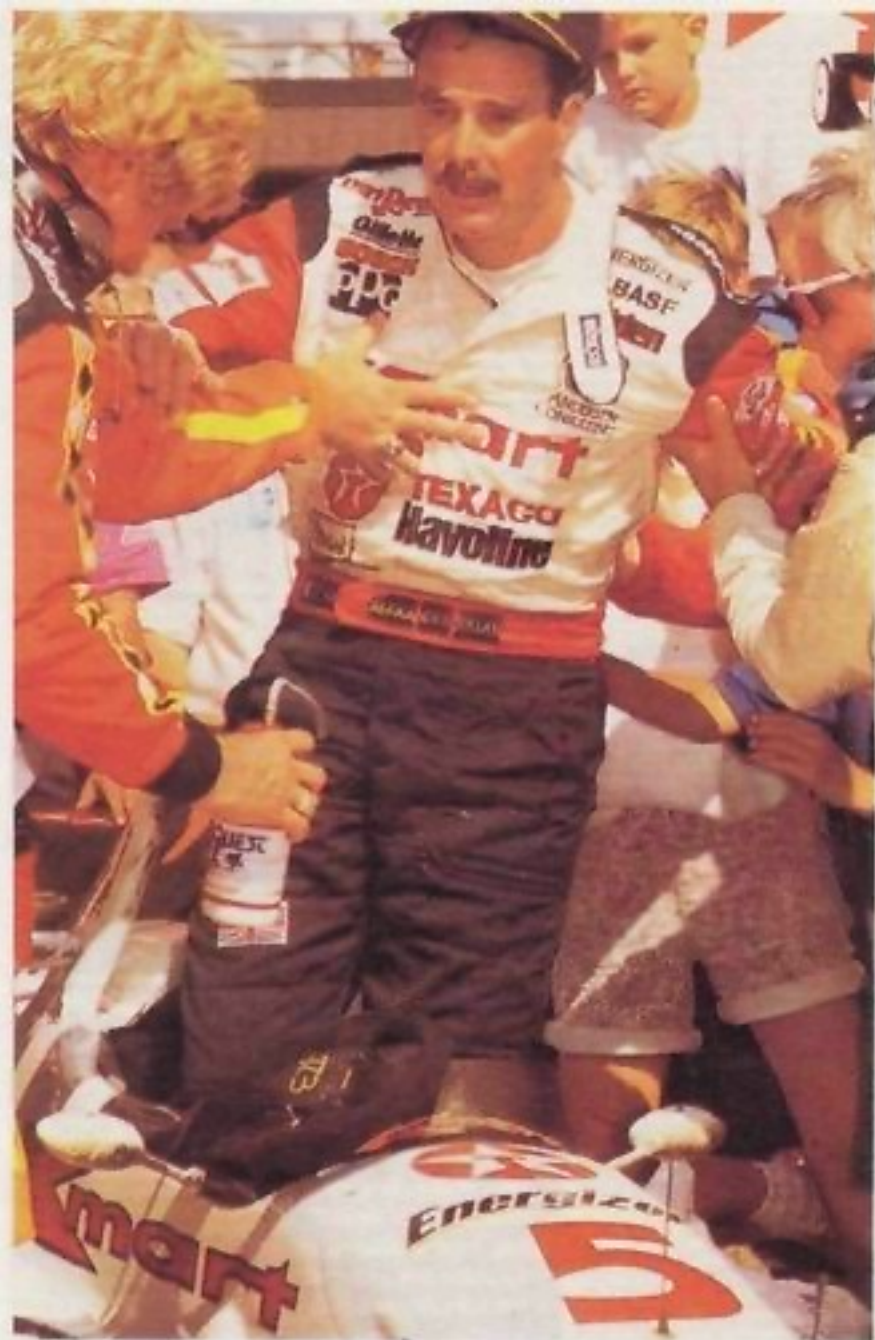
торого только в конце сезона стало хоть что-то получаться за рулем «Мак-Ларена».

Управление машиной формулы 1 требует от водителя несравненно большей, прямо-таки ювелирной точности, достаточно серьезной инженерной подготовки. По сравнению с этим шедевром технической мысли «индикар» — более тяжелый, более скоростной и в три-четыре раза более дешевый — представляет, по сути, почти серийный гоночный автомобиль. Чтобы уяснить, насколько они разнятся, достаточно вспомнить ту же «Лолу». Фирма — признанный лидер в области постройки «индикаров» — попыталась сунуться на трассы чемпионата мира. И там опытный конструкторский коллектив во главе с самим Бродли ожидал полный провал — «Лола-Т93/30» оказалась худшей машиной сезона.

А Мэнселл убедился в этом еще накануне сезона, во время тест-заездов на треке Финикса. «Индикар» в силу некоторой кондовости идеально подошел к безоглядному стилю вождения чемпиона мира — «все или ничего».

Но и на этом благоприятствующие англичанину обстоятельства не исчерпывались. Ни для кого не секрет, что гонки «индикаров» в последнее время стали смахивать на состязания ветеранов, где побеждает позже других достигший пенсионного возраста. Вечно так продолжаться не могло, и как раз сейчас многие «старички» засобирались на покой. Но сменяет их зеленая молодежь, зачастую и не очень то перспективная. И кому, скажите, было по силам конкурировать с находящимся на подъеме после победы в чемпионате мира «британским львом»? Марио Андретти, давно разменявшему шестой десяток? Или 24-летнему Робби Гордону, чей «инкаровский» опыт включал к началу сезона всего лишь семь стартов?

Тогда, может быть, экспилоты Ф1 поспорят с Найджелом, их-то в «Мировой серии» ни много ни мало — 15 человек. В «индикаре» из Ф1, однако, попадают в большинстве своем не пришедшие ко двору «королевы автоспорта». И неужто Оливье Грюйар, в активе которого всего одно очко в 41-м Гранпри, мог бы тягаться с чемпионом мира? Так что опа-



Неудачник формулы 1 Майкл Андретти на новый сезон подписал контракт с командой Чипа Ганасси, заняв место голландца Ари Линдика. Причем первые же тест-заезды «Рейнарда-941» принесли Майклу новый рекорд трассы в Себринге.

О своем уходе из «Индикар» объявил «Бьюик». «Наш 6-цилиндровый V-образный турбонаддувный мотор все дальше стал уходить от первоначальной конструкции, используемой на легковых автомобилях, — сказал генеральный менеджер фирмы Эдуард Мертиц. — Отныне мы намерены сосредоточить свои усилия на серии «Инди-Лайтс».

Худшие показатели по итогам сезона-93, как ни странно, у Нельсона Пике. Все, чего удалось добиться трехкратному чемпиону мира — 32 место в единственном старте.

Победа Ала Анзера-младшего в Ванкувере стала для экс-чемпиона «Индикар» первой за последние 15 месяцев.

За тридцать сезонов Марио Андретти 391 раз участвовал в гонках «Индикар». На счету ветерана еще один рекорд американского чемпионата — 66 раз он стартовал с первой позиции. Кроме того, глава клана Андретти выиграл 52 этапа первенства — это второй после Эй Джея Фойта (67) результат.

В чемпионате CART нынешнего сезона приняли участие 55 пилотов из 16 стран. Более половины из них (31) представляли США.

34 пилота получили очки в чемпионате, 16 были в числе лидеров хотя бы в одной гонке и 13-ти удавалось подняться на пьедестал почета.

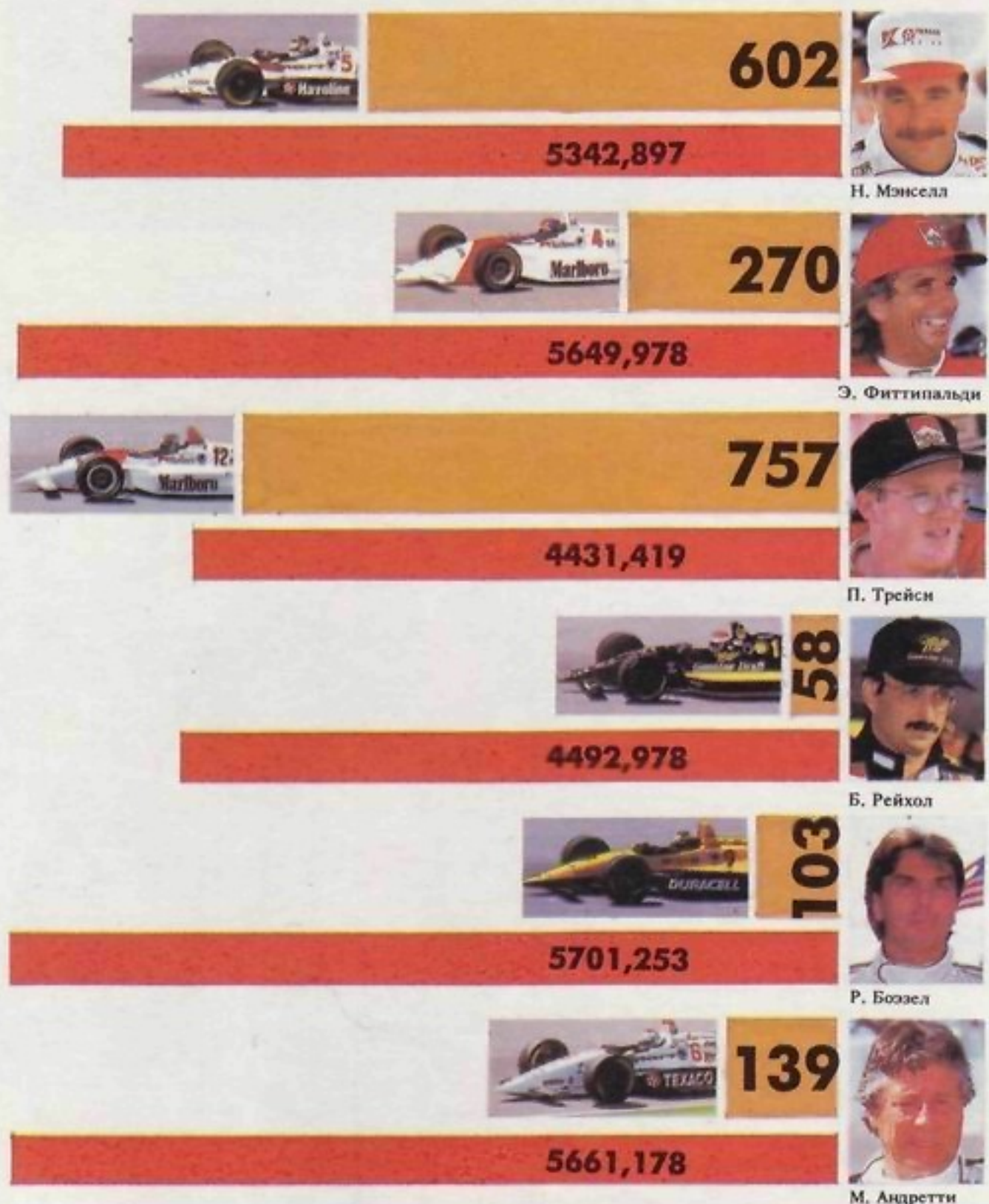
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	оч-ки
		21,3	4,4	18,4	30,5	6,6	13,6	27,6	11,7	18,7	1,8	8,8	22,8	29,8	12,9	19,9	3,10	
1	Найджел Мэнселл (GB) Newman-Haas Racing	20	—	14	14	20	A	16	14	C	20*	20	16	8	1	20*	A	191
2	Эмерсон Фиттипальди (BR) Penske Racing	16*	A	0	20	14	A	20*	16	16	0	14	10	6	20*	10	16	183
3	Пол Трейси (CDN) Penske Racing	C	A*	20*	A	A	4	14	20*	20*	C	16*	20*	0	A	14	20*	157
4	Бобби Рейхол (USA) Rahal-Hogan Team Miller	8	C	16	нк	12	10	12	A	12	4	6	14	16*	8	8	6	133
5	Рауль Боэзел (BR) Dick Simon Racing	5	16	1	12	16*	16	6	6	6	12	A	12	4	12	4	2	132
6	Марио Андретти (USA) Newman-Haas Racing	12	20	0	10*	0	14	8	10	5	16	A	A	10	6	0	4	117
7	Ал Анзер-мл. (USA) Galles Racing International	0	12	A	5	10	8	10	A	10	5	5	A	20	5	C	10	100
8	Ари Линдик (NL) Chip Ganassi Racing	10	8	2	16	A	C	3	3	C	14	C	4	A	10	5	14	90
9	Скотт Гудыр (CDN) Walker Motorsport	3	C	0	6	A	3	1	C	4	10	A	3	12	14	16	12	86
10	Робби Гордон (USA) A.J. Foyt Enterprises	14	A	A	C	3	5	5	8	8	C	10	A	—	16	12	3	84
11	Тео Фаби (I) Hall/VDS Racing	4	10	12	4	4	A	C	5	0	8	0	5	5	A	2	5	64
12	Дэнни Салливан (USA) Galles Racing International	0	C	5	A	0	20*	0	0	14	—	C	A	3	A	0	C	43
13	Стефан Юханссон (S) Bettenhausen Motorsports	1	C	A	2	A	C	A	12	C	A	0	A	14	A	6	8	43

Система начисления очков: 20-16-14-12-10-8-6-5-4-3-2-1 плюс очко спортсмену, стартовавшему с первой позиции (□) и очко лидировавшему большую часть гонки (*). А — авария, С — сход по техническим причинам, нк — не прошел квалификацию, прочерк — не участвовал в соревнованиях. 1. Серфез Парадайс (AUS); 2. Феникс; 3. Лонг-Бич; 4. Индианаполис; 5. Уэст Аллис; 6. Детройт; 7. Портленд; 8. Кливленд; 9. Торонто (CDN); 10. Бруклин; 11. Лаудон; 12. Эл-карт-Лейк; 13. Ванкувер (CDN); 14. Лексингтон; 15. Назарет; 16. Лагуна Сека.

саться Мэнселлу приходилось разве что вице-чемпиона CART 1983 года итальянца Тео Фаби, выступавшего за команду знаменитого когда-то творца гоночных «чапаралей» Джима Холла, и шведа Стефана Юханссона, с помощью «Малборо» получившего новейший «Пенске». Однако оба они еще в бытность свою пилотами Ф1 ни разу не сумели обойти Найджела в таблице чемпионата.

Теперь сложите воедино все вышеперечисленные аргументы и вы получите тот самый «ордер», с которым Мэнселл вступил в свой первый американский сезон. И все же нашлись люди, не пожелавшие признавать «законных» прав англичанина, и после девяти этапов первенства на титул, приготовленный Мэнселлу, предъявил свои права совсем другой человек. И не кто-нибудь, а двукратный чемпион мира Ф1 Эмерсон Фиттипальди. Именно первый номер «Малборо Пенске Шевроле» перед гонкой в Мичигане вышел в лидеры в общем зачете.

О «Пенске» вообще стоит сказать особо. После схода с дистанции «конюшен» Голла и Рейхола команда Роджера Пенске осталась, пожалуй, единственным достойным оппонентом «Ньюман-Хаас». Наиболее титулованный кол-



Круги лидерства

Пройденная дистанция (км)

лектив — на его счету 71 победа в CART и даже опыт участия в Ф1 — пользуется поддержкой «Филип Моррис» и «Шевроле». Правда, при всем уважении к мастерству Фиттипальди ясно, что чемпиону 1972 года тяжело бороться с чемпионом года 1992. А толстощекий Пол Трейси при всем своем бесспорном таланте только первый полный год проводит в гонках столь высокого уровня. Тем не менее, эта парочка — «пенсионер» и «студент» — не давала спуска «британскому льву» на протяжении всего сезона.

Как ни странно, труднее всего приходилось им на треках, где, казалось бы, полное отсутствие у англичанина опыта в таком специфическом виде автогонок должно свести его шансы к минимуму.

Сколько чужеземцев на себе испытали крепость стенок американских овалов! А потому многие поклонники Мэнселла всерьез опасались за здоровье своего кумира. Англичанин вполне мог повторить печальный опыт куда более хладнокровных и уравновешенных предшественников.

На деле же снова все вышло по-иному.

К середине теплого американского лета англичанин просто влюбился в спидвей Мичигана и Милуоки, Назарета и Нью-Хэмпшира. «Положительно, гонки на овалах — лучшие гонки!» — благожелательно улыбался Найджел, отпраздновав свой 40-летний юбилей победой на 11-м этапе серии. Гонка на треке Лаудона в Нью-Хэмпшире впрямь выдалась на загляденье. Почти сто кругов «Лола» англичанина и «Пенске» Трейси и «Фитти» шли ноздря в ноздю, и только на финише англичанин оказался чуть удачливее.

Правда, затем Мэнселл три гонки подряд не поднимался на высшую ступень пьедестала. Зато в них он проявил не свойственную ранее для себя черту — хладнокровие. Это, безусловно, также повлияло в самом положительном смысле на исход «Мировой серии».

«На трассе «Роуд Америка» в Элкарт-Лейк (штат Висконсин), где проходил двенадцатый этап, безоговорочно властвовал Трейси. Найджел пришел к финишу вторым, но в ходе гонки даже не пытался атаковать канадца. «Все прошло велико-



лепно. Думаю, что завоеванные сегодня очки помогут нам побить «Пенске» на финише сезона...» Интересно, с каких это пор англичанин сражается в гонках за очки, а не за победы? Впрочем, такая перемена только делает честь Мэнселлу.

Не надрывался британец и

на следующем этапе серии в Ванкувере. Он на редкость спокойно провел гонку по улицам канадского города, и даже несмотря на заглохший в боксах двигатель, на финише его «Лола» была шестой, на место впереди красно-белого «Пенске» Фиттипальди. Это позволило



Найджелу увеличить отрыв от бразильца до 32 очков.

Правда, в CART, где за одну-единственную победу в идеале можно набрать 22 очка, даже такое отставание — небезнадёжно, что и доказал «Эмо» на 13-м этапе «Мировой серии» в Лексингтоне.

Состязание на хитроумной трассе «Мид Огайо Спортс Кар Курс» началось для Мэнселла с инцидента — молодой, горячий Трейси слегка «подрезал» англичанина и выпихнул его «Лолу» с трассы. Чертыхаясь, Найджел вернулся на полотно автодрома, задев по пути машину голландца Ари Линдика, и понуро поплелся в боксы. Вскоре, избежав столкновения со слишком резко тормозившим автомобилем одного из аутсайдеров, покинул трассу и Трейси, уступив дорогу к победе своему именитому товарищу по команде.

И все бы было ничего для команды Роджера Пенске, да только предпоследний этап «Мировой серии» проходил на неожиданно полюбившемся Найджелу треке. Где Мэнселл и получил-таки титул, так что заключительный аккорд чемпионата — гонка в Лагуна-Секе, выигранная Трейси, уже ничего не решала.

Но еще задолго до этого воодушевленный успехом Мэнселл продлил свой контракт с Карлом Хаасом и Полом Ньюманом на два года. Правда, уже сейчас совершенно очевидно — в новом сезоне отстоять свой титул Мэнселлу будет гораздо сложнее, чем получить его «по ордеру».

Ведь главные неудачники года минувшего — Рейхол и Анзер-младший к концу сезона совладали с капризными «лолами» — «маленький Ал» выиграл гонку в Ванкувере, а Бобби сумел даже пробраться на четвертое итоговое место. Конечно, теперь они будут жажда реванша. Не меньше этих двоих горит желанием реабилитироваться перед своими болельщиками за невыразительные выступления в Ф1 «блудный сын» — Майкл Андретти. Думается, и Трейси с неоценимым грузом опыта полного сезона в «Индикар» не затеряется в этой компании.

Словом, полку достойных Мэнселла противников прибавилось. И беззаботная жизнь на побережье Флориды теплолюбивому британцу не грозит.

М. МЕДВЕДЕВ



По-разному проводят время между этапами пилоты формулы 1 и их коллеги по розыгрышу Кубка ФИА в кольцевых гонках на грузовиках. Первые, как правило, отдыхают на шикарных виллах и собственных яхтах, не особенно заботясь о доводке своих болидов и доставке на очередное соревнование — все это оговорено в контрактах. У перевозчиков, как часто называют участников кольцевых гонок на грузовиках, перерывы — самая горячая пора. Гонорары за выступления они не получают, только кубки за призовые места и традиционные бутылки шампанского, а освободившееся время тратят на поправку дел на своей основной работе.

Лидер прошлого сезона Жерар Кине сразу после закрытия очередного этапа мчится во Францию, где у него собственная транспортная фирма, обеспечивающая ему безбедную жизнь. Из

АЛЕКСАНДР МАРКИН В ЛЕ-МАНЕ ХЛОПНУЛ ДВЕРЬЮ

своего кармана на гонки он тратит немного: у Жерара в спорте богатый спонсор — концерн «Эльф-нефтегаз». Он финансирует подготовку его «Мерседес-Бенца» и работу бригады механиков, которую выделяет на весь сезон фирма «Даймлер-Бенц».

Не меньше хлопот у земляка Кине — Жака Перре. В прошлом известный мото-

гонщик, а ныне хозяин профессиональной команды мотоциклистов, он успешно совмещает эту работу с соревнованиями на «грузовом кольце».

И так можно пройти по всем участникам Кубка ФИА, не говоря уже о многочисленной группе, для которых основная работа — перевозка многотонных грузов на

дальние расстояния. Особняком стоят трое: немецкий барон Ханц Георг фон Марвиц, испанец Мануэль Маркос Сантос и наш Александр Маркин. Первые двое — журналисты, известные как специалисты по испытаниям седельных тягачей и их гоночных модификаций. Еще они слывут неутомимыми трудягами. На соревнования привозят портативные персональные компьютеры и сразу же после гонки набирают на них текст очередного отчета для своих журналов. Впрочем, у немца благородных кровей и менее породистого испанца финансовые дела в порядке: первого щедро поддерживает фирма МАН, второго — «Даймлер-Бенц».

Труднее всего, конечно, Александру Маркину. Он лишь третий год выступает в Кубке ФИА на отечественном ЗИЛе. Опыта у москвича значительно меньше, чем у его соперников, и к тому же почти на каждом



этапе Александру приходится осваивать новые узлы и детали, электронные устройства, которые постепенно внедряются в конструкцию машины, чтобы достичь уровня ведущих зарубежных фирм. А отдыха у Александра практически нет: чего только стоит дорога с этапа от французского Дижона до Москвы — не одна тысяча километров. На заводе же надо успеть как минимум сделать профилактику двигателя «Катерпиллер», проверить узлы, вызывающие сомнения, а специальной трассы для этого в России пока не существует.

Трудности трудностями, но прошедший сезон оказался для Маркина более удачным, чем предыдущий. Напомним, что в 1992 году ЗИЛ занял в Кубке ФИА пятое место среди заводов-изготовителей, на такой же позиции оказался Александр в личном зачете первого самого легкого класса автомобилей (до 11.950 см³). Ныне,

уже после седьмого этапа на трассе «Нюрбургринг» стало ясно, что «АМО ЗИЛ» прочно закрепился на третьем месте после «Мерседес-Бенца» и МАН, а у Маркина появились отличные возможности поменять пятую строку в турнирной таблице на четвертую.

Из проведенных здесь итоговых результатов видно, что наш гонщик неудачно начал соревнования, заработав сразу по разным причинам четыре «баранки». Но ситуация перед последними тремя этапами для него не была безнадежной. Обойти Кине, Марвитца и Сантоса он, конечно, не мог. А вот поменяться местами с Теунисом Холстеge — дело вполне реальное: голландец звезд с неба не хватал, все этапы заканчивал результативно, но по правилам ФИСА лишился на финише Кубка четырех худших для себя заездов.

Перед поездкой в чешский город Мост, где про-

водился восьмой этап, в экспериментальном цехе ЗИЛа на гоночный тягач установили 75-процентную блокировку дифференциала, что сулило большую устойчивость на поворотах, прохождение их без излишнего заноса и лучшую динамику при выходах на прямые участки. Заменяли также цилиндры поршневой группы.

Чешская трасса впервые принимала участников Кубка ФИА. Естественно поэтому были волнения и связанные с ними ошибки местных организаторов и судейской коллегии. Но главная проблема заключалась в другом. Трасса, расположенная на приличной высоте в предгорьях Татр, предъявила совершенно иные требования для мощных моторов, настроенных на обычные равнинные дистанции. Во время тренировок мощностные характеристики заметно упали, попытки повысить скорость приводили к черному шлейфу дыма. Механикам Александ-

Едва ли не самым захватывающим состязанием на грандиозном празднике во французском Ле-Мане оказался скоростной слалом в исполнении участников Кубка ФИА.

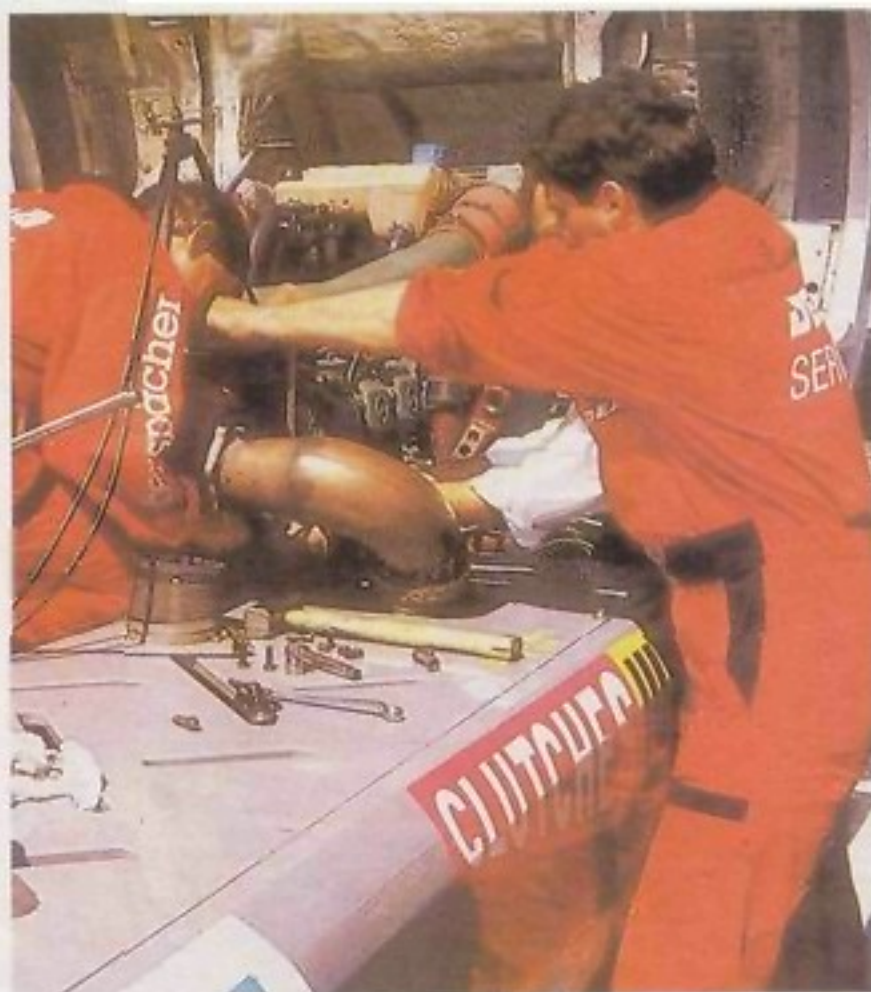
ра Маркина пришлось изрядно потрудиться, чтобы подобрать оптимальную подачу топлива, которую обеспечивает установленная на ЗИЛе английская электронная система «Лукас».

Первый заезд в Мосте оказался лучшим для нашего гонщика за весь прошлый год сезон. Стартовав из второго ряда, он уже на шестом круге обогнал не кого-нибудь, а самого Марвитца. Александр показал лучшее время прохождения круга — 1 мин. 59,236 с., что соответствует средней скорости 125,238 км/ч, и уступил на финише лишь Жерару Кине. Однако радость оказалась недолгой. Судьи расшифро-

вали специальный диск, монтированный в тахограф и записывающий в ходе заезда скорость автомобиля, и оказалось, что Маркин дважды превысил оговоренный правилами лимит в 160 км/ч. Наказание — 30 секунд штрафа и только пятое место после Кине, Марвитца, немца Хегерманна и Перре.

Было отчего расстроиться. Однако на следующий день во втором заезде Маркин вновь доказал, что уже давно не является мальчиком для битья. Редко кому удается, начав гонку с пятой позиции, столь быстро пробиться в лидеры. Александр проделал это с удивительной легкостью. Сначала на повороте обогнал Хегерманна. Причем не обошлось без силовой борьбы, в результате чего у немца пробило заднюю шину, а у ЗИЛа помяло защиту колес. Затем Александр оставил позади Перре и того же Марвитца. В итоге — первый Кине, второй — Маркин. Правда, и тут началась нервотрепка: Хегерманн подал протест на Александра, но видеозапись показала, что немец, подрезая путь нашему гонщику, сам спровоцировал столкновение. После Моста Маркин на четыре очка сократил разрыв со своим основным соперником голландцем Холстеge.

Уже говорилось о неувренности чешских судей. Наиболее ярко она проявилась в утешительном финале, где, напоминаем, очки в общий зачет Кубка участникам не начисляются, а разыгрываются только призы организаторов. Здесь произошел беспрецедентный случай. Нашему гонщику был отведен третий ряд, а Ханцу Ленцу,



выступающему на «Фениксе-МАН» самого мощного класса, — последний. Когда участники двинулись на прогревочный круг, где все автомобили, как на параде должны строго занимать свои

позиции, немец проделал редкий по красоте слалом, перебравшись в лидеры. Его расчет на невнимательность судей оправдался — старт был дан. Маркин снова обошел всех, в том числе ма-

Многотонный грузовик — это вам не изящная «формула». Тут механикам, кроме проворности, не помешает и недюжая физическая сила.

В среднем классе грузовиков вне конкуренции был финн Харри Луостаринен на «Сису». А вот знаменитые «Волво» и «Ивеко» в минувшем сезоне вели бои местного значения.

шины среднего и тяжелого классов, но явного нарушителя достать не смог. Снова второе место.

Перед предпоследним этапом в Бельгии был месячный перерыв и участники вернулись к своей повседневной работе. Причем Кине, Марвитц и Сантос могли отдать ей все время, поскольку, если вновь взглянуть на таблицу, их призовым местам никто не угрожал. Неясность была только в споре Холстеge и Маркина. Наша делегация опять трудилась в Москве на заводе, готовя автомобиль к решающей схватке.

Бельгийская трасса «Цольдер» считается одной из сложнейших в программе Кубка ФИА. Здесь множество крутых поворотов, и гонка превращается в непрерывное торможение и разгоны. Наша команда на этом кольце традиционно чувствует себя неуютно, поскольку из-за бедности иногда не в состоянии менять комплекты колодок на каждый заезд, не имеет тормозных наклад-

РЕЗУЛЬТАТЫ КУБКА ФИА В ДРУГИХ КЛАССАХ

Класс II (до 14.100 см³):

1. Харри Луостаринен (SF), «Сису RS-340» — 278 очков;
 2. Ноель Крозье (F), МАН-19.422UXT — 162; 3. Франк Войтисек (CS), ЛИА3-250.471ДД — 148.
- ##### Класс III (до 18.500 см³):
1. Стив Парриш (GB), «Мерседес-Бенц-1450S» — 234; 2. Маркус Острайх (D), «Мерседес-Бенц-1450S» — 228; 3. Аксель Хегманн (D), «Мерседес-Бенц-1450S» — 227 очков.

КУБОК ФИА ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ НА ГРУЗОВИКАХ

	КЛАСС I	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		ОЧКИ
1	Жерар Кине (F), "Мерседес-Бенц-1733"	12	15	15	15	15	15	12	0	15	15	15	15	15	15	15	15	0	5	0	237	
2	Ханс Георг фон дер Марвитц (D), МАН-19.362UXT	15	12	12	12	12	12	15	0	12	12	12	12	12	8	12	0	12	15	15	15	227
3	Мануэль Сантос (E), МАНУХТ	10	10	10	10	10	10	0	8	10	8	8	10	10	12	0	0	0	12	0	12	150
4	Теунис Холстеш (NL), "Скания-113М"	8	8	5	5	5	5	4	10	6	6	10	8	5	6	6	10	6	8	4	0	129
5	Александр Маркин (R), "ЗИЛ-4421С"	0	0	0	0	8	6	8	12	8	10	6	0	0	8	8	12	8	10	12	8	124
6	Жак Перре (F), "Рено-VICS"	0	0	8	8	6	8	10	15	0	0	0	0	8	5	10	0	10	0	10	10	108
7	Ханс-Эверт Ханссон (S), ДАФ-2800	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	5	6	0	0	0	0	0	0	3	5	29
8	Рихард Хегерманн (D), "Мерседес-Бенц-1733"	0	0	6	6	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17

1 этап — Бренде Хэтч (GB), 3-4 апреля; 2 — Дижон (F), 24-25 апреля; 3 — Мизано (I), 15-16 мая; 4 — «Поль Рикар» (F), 29-30 мая; 5 — Кемора (SF), 12-13 июня; 6 — Манторп Парк (S), 19-20 июня; 7 — Нюрбургринг (D), 17-18 июля; 8 — Мост (CS), 21-22 августа; 9 — Цольдер (B), 18-19 сентября; 10 — Хараме (E), 2-3 октября. Системы начисления очков — 15, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1.



док из нового совершенного фрикционного материала. Тем не менее заезды в Цольдере превратились в своеобразный бенефис марки ЗИЛ. Этому в немалой степени способствовал приехавший сюда трехкратный чемпион Европы англичанин Ричард Уокер, вновь выступавший на московском тягаче. Что ни говори, а гонщик он с большой буквы. В первом заезде Ричард считанные сантиметры уступил победителю и будущему чемпиону Жерару Кине на «Мерседес-Бенце», во втором — выиграл безоговорочно.

Александр Маркин все время маялся с тормозами. Положение усугубляла еще и необычная для этого времени года жара. Замена на новые тормозные колодки эффекта не давала. Но даже с выгоревшими сальниками подшипников ступиц передних колес Маркин лишь на последнем круге первого заезда уступил четвертое место Жаку Перре, снова отняв

очки у Холстега, который был седьмым.

Тормоза подвели Александра и на следующий день. Преследуя лидера, Уокера, он на повороте не удержал машину и вылетел с трассы. Когда Маркин снова выехал на кольцо, все участники далеко умчались вперед. И все же его ЗИЛ, повторяем, с неисправными тормозами финишировал пятым после Уокера, Марвитца, Перре, Хегерманна.

Не дал Маркин уйти в отрыв Холстега и на последнем, десятом этапе в Испании, хотя вновь подвели тормоза и к ним еще прибавились перебои в работе двигателя. Его места здесь вновь достойны уважения — четвертое и второе после Марвитца. Словом, концовка соревнований у нашего гонщика получилась достойной. И в Бельгии, и в Испании его приглашали в главный финал, но Александр вынужден был отказываться, чтобы сберечь машину. Маркина

уже все поздравляли с итоговым четвертым местом — элементарные подсчеты это подтверждали. Однако и на финише нашего гонщика ждал неприятный сюрприз.

Официальное закрытие Кубка ФИА 1993 года проходило не в Испании, а через неделю на французской трассе в Ле-Мане, где был устроен грандиозный фестиваль автоспорта на грузовиках. Фейерверки, выступления рок-групп, каскадеров, которые демонстрировали езду тягачей только на задних колесах, ярмарка — и все в присутствии многих десятков тысяч зрителей и сотен грузовиков, приехавших из разных стран Европы. Вот тут-то представитель ФИСА, награждавший победителей, сообщил новость, поразившую всех участников и прежде всего Александра Маркина: в зачет каждому гонщику по последнему решению Федерации идут все 20 заездов. Следовательно, наш спортсмен снова

пятый и его погоня за Холстега не имела смысла. Не будем спорить с вердиктом, вынесенным столь высокой инстанцией. Такое правило существует во многих видах спорта, в том числе и в формуле 1. Недоумение вызывает только одно: почему новшество вводится не в начале сезона, а после финиша?

Легко предположить состояние Саши Маркина. И он, судя по всему, решил хлопнуть дверью на главном событии фестиваля — заезде двадцати сильнейших гонщиков Кубка всех трех классов машин. Маркин блестяще провел гонку, уступив только Стиву Перришу на «Мерседес-Бенце» самого большого литража и чемпиону 1993 года, а также Харри Лоустаринену («Сису RS340», средний класс), тоже чемпиону прошлого сезона. Позади нашего гонщика остались и Жерар Кине, и Жак Перре.



Фирма "Оникс", которую мы представляем в сегодняшнем выпуске "Хоббитауна", входит в крупнейшую в мире группу, серийно производящую масштабные модели автомобилей для коллекционеров. Помимо "Оникса", в нее входят фирмы "Витесс", "Квартц", "Компассо". Однако, если последние не имеют ярко выраженной тематической специализации своих моделей, то "Оникс" — напротив. Коньком португальского предприятия были и остаются современные гоночные автомобили Ф1.

Казалось бы, при такой узкой направленности гамма моделей фирмы будет довольно скудной. Не тут-то было. "Оникс" каждый год выбрасывает в продажу полную коллекцию моделей автомобилей — участников чемпионата мира. Причем она включает в

себя не только формулы "первого" и "второго" номеров каждой "конюшни" и модификации машин, с которыми команда начинает и заканчивает сезон. Португальцы отслеживают изменения спонсорских надписей на болидах и время от времени переиздают свои модели с соответствующей поправкой на новую рекламу.

Маленькие "формулы" (масштаб 1:43) хоть и изготовлены из металла и пластмассы, а не кевлара и углепластика, смотрятся очень достойно. Помимо энциклопедической точности деталей (которые, правда, иногда неаккуратно нанесены на поверхность модели), очень хороша покраска кузова. Стоит отметить и высокую правдоподобность пластмассовых колесных дисков, шин и рулевых тяг. Радует и огорчает одновременно фигурка пилота. К

шлему придраться невозможно — все затылки и рисунки и цвета воспроизведены великолепно, а вот туловище гонщика попросту убого. Отлитое из дешевой пластмассы, оно используется на всех моделях фирмы и является, пожалуй, единственным серьезным недостатком "Оникса". Все остальное — на уровне.

Разумеется, уровень этот по нашим меркам не дешев. В "базарный день" перед этапом Ф1 в Эшториле в многочисленных лавках всякой всячины "ониксы" шли по 12 долларов за штуку. В Москве же модель португальского предприятия в новой упаковке ("формулы" сезона-93) можно приобрести минимум за 18000 рублей. Модели двух-, трехгодовой давности ценятся почти в половину дешевле.

М. МИХАЙЛОВ

ФОРМУЛА 1 ИЗ ПОРТУГАЛИИ



NEW PACKAGING



162 BENETTON FORD B 193A
(Michael SHUMACHER)
163 BENETTON FORD B 193A
(Riccardo PATRESE)

MANUFACTURED UNDER LICENCE FROM BENETTON FORMULA LTD.



164 TYRRELL YAMAHA 020C
(Ukyo KATAYAMA)
165 TYRRELL YAMAHA 020C
(Andrea de CESARIS)



166 CASTROL LOTUS 107B
(Alessandro ZANARDI)
167 CASTROL LOTUS 107B
(Johnny HERBERT)

MANUFACTURED UNDER LICENCE FROM TEAM LOTUS LTD.



168 FERRARI F 93A
(Jean Alesi)
169 FERRARI F 93A
(Gerhard BERGER)



170 SAUBER C 12
(Karl WENDLINGER)
171 SAUBER C 12
(J. J. LEHTO)

MANUFACTURED UNDER A LICENCE OF TEAM SAUBER FORMULA 1



172 WILLIAMS RENAULT FW15B
(Alain PROST)
173 WILLIAMS RENAULT FW15B
(Damon HILL)



176A BENETTON FORD B193B PRINCE
(Michael SCHUMACHER)
176B BENETTON FORD B193B ROLLERBLADE
(Michael SCHUMACHER)
177A BENETTON FORD B193B PRINCE
(Riccardo PATRESE)
177B BENETTON FORD B193B ROLLERBLADE
(Riccardo PATRESE)

MANUFACTURED UNDER LICENCE FROM BENETTON FORMULA LTD.



178 FORMULA 1 CAR
DRIVER A
179 FORMULA 1 CAR
DRIVER B

Летом 1899 года большая паровая яхта «Лисистрата» водоизмещением две тысячи тонн неторопливо бороздила воды Средиземного моря. Владелец ее был американский бизнесмен Джеймс Гордон-Беннетт, предпринявший плавание из Нового в Старый Свет, чтобы отдохнуть от трудов праведных.

Человек этот изрядно потрудился в своей жизни. Он был достаточно богат, но деньги, как таковые не слишком занимали владельца газеты «Нью-Йорк Геральд» и телеграфной компании. Его называли «единственным представителем газетного бизнеса, которого не интересует прибыль». Действительно, сам Джеймс любил повторять, что его газета имеет всего одного читателя — собственного хозяина. Здесь он все же несколько лукавил — дела шли совсем неплохо, чему способствовали несомненное деловое чутье американца, его удивительная способность предугадывать желания публики и нюх на сенсации.

В 1869 году специальный корреспондент «Нью-Йорк Геральд» Хенри М. Стенли отправился на поиски английского доктора Ливингстона и в результате стал соавтором множества географических открытий в верховьях Нила и экваториальной Африке. Десять лет спустя Гордон-Беннетт финансировал по-



Эхо минувших гонок

КУБОК, КОТОРЫЙ НЕ БЫЛ КУБКОМ

Удивительная судьба ожидала эти состязания. Их не хотели проводить сами организаторы. От них всячески пытались избавиться. Гонщики в большинстве своем не проявляли к ним никакого интереса. Даже человек, по имени которого, собственно, и названы эти гонки, сразу же к ним охладел и ничего не желал о них слышать. Но несмотря на все это и многие другие препятствия, несмотря на свою короткую — всего-то шесть лет — биографию, Кубок Гордон-Беннетта вошел в историю как соревнование, ставшее началом новой эры в автоспорте.

лярную экспедицию де Лонга, чья трагическая судьба взволновала всю Америку.

Вскоре в Париже стало выходить так называемое континентальное издание «Геральд», директором которого стал сын владельца нью-йоркской газеты. Именно Гордон-Беннетт-младший и сидел сейчас в каюте «Лисистраты», уговаривая отца организовать — что бы вы думали? — автогонки.

Джеймс так и не научился водить самобеглый экипаж, хотя среди европейской знати это становилось особым шиком. Четыре года назад сын уже выудил у отца десять тысяч франков на состязания автомобилей от Парижа до Бордо. И вот теперь — новые траты. Но, похоже, сама идея достойна внимания. Во всяком случае, попробовать стоит — раскошелиться-то придется только на какой-нибудь кубок, а это, конечно, его не разорит.

И вскоре французский автотот клуб получил от Гордон-Беннетта неожиданный и немного странный подарок. Массивная серебряная статуэтка, сработанная одним из самых известных ювелиров Парижа, изображала крылатую богиню победы Нику... в автомобиле «Панар-Левассор», за рулем которого была юная богиня скорости.

А 6 ноября 1899 года в парижском выпуске «Нью-Йорк Геральд» были опубликованы правила проведения





Первый победитель Кубка Гордон-Беннетта Ф. Шаррон на 24-сильном «Панар-Левассоре».

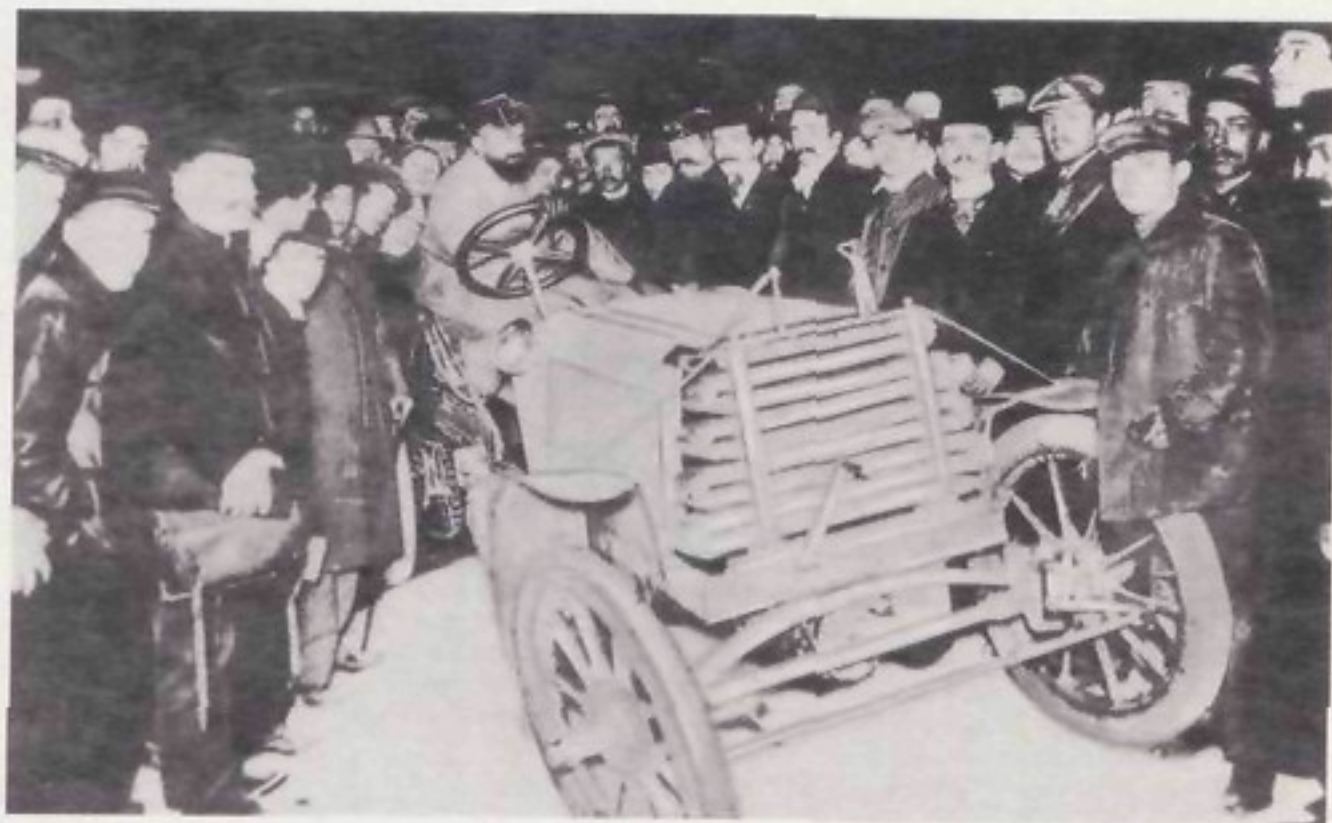
В 1902 году мотор «Панар-Левассора» Рене де Книффа впервые в мировой практике работал на спиртовом топливе.

Легковой «Мерседес», на скорую руку переделанный в гоночную машину стараниями Карла Елинека, торгового представителя фирмы «Даймлер» в нескольких странах Европы и США. Его дочь Мерседес двумя годами раньше стала «крестницей» автомобилей немецкого завода.

гонки автомобилей на Международный кубок. Учредителем был объявлен Джеймс Гордон-Беннетт. Как видите, кубка, как такового, на самом деле никогда не существовало. Но совсем не это заставило насторожиться деятелей на набережной д'Орсе, где находилась штаб-квартира французского автоклуба. А слово «международный».

На рубеже веков Франция была далеко впереди всего мира во всем, что касалось не только автогонок, но и автомобиля вообще. Вот почему условия, предложенные американцем, французов явно не устраивали. Это должны были быть состязания не фирм или отдельных гонщиков, а автомобильных клубов. Каждый из них мог выставить на старт только по три автомобиля, причем все они до последней гайки должны были быть собраны в этой стране. Это был явный нонсенс! Ведь известно, что во Франции десятки автомобильных фирм, а в Бельгии, Германии, Италии — кот наплакал! Самое же смешотворное условие заключалось в том, что состязания должны были проводиться в той стране, чей автомобиль победил в предыдущем розыгрыше. В Англии, например, ездить на автомобиле можно лишь в сопровождении всадника с красным флагом, который предупреждает окружающих о приближающейся опасности. Какие уж тут гонки!

И все же отказать напрямую было неудобно. Состояние Гордон-Беннетта вызывало уважение. Как и то обстоятельство, что он владел газетой. С прессой, знаете, шутки плохи. Поэтому французский автоклуб решил сделать вид, что ничего не случилось. Были разосланы приглашения автоклубам Германии, Италии, Бельгии, Англии,



США и Швейцарии. И... больше о гонках не вспоминали, не преминув, правда, подкинуть своей, французской прессе мысль о том, что некий американский богач вздумал покуситься на первенство их страны в автомобиллизме. Надеемся, что газеты довершат остальное.

План почти удался. Впервые, слово «международный» совсем затерялось. Несмотря на усилия «Геральда», соревнования если и вспоминали, то не иначе, как Кубок Гордон-Беннетта. Но как редко! По сути дела, о новой гонке не узнали не только широкая публика, но и большинство водителей, которых и было-то тогда — раз, два и обчелся.

А потому утром 14 июня 1900 года на старте первой гонки собралось всего пять экипажей. И только одна страна была представлена полной командой — Франция. Зато какие это были

имена! На трех автомобилях «Панар-Левассор» французские цвета защищали 36-летний Леонс Жирардо — победитель гонок Париж — Остенде и Париж — Булонь 1899 года и 34-летний Фернан Шаррон, на счету которого победы в соревнованиях Париж — Амстердам — Париж 1898 года и Париж — Бордо 1899 года. Оба они были гордостью французского автоспорта. Третьим в команде стал ровесник Жирардо бельгиец шевалье Рене де Книфф — не только опытный и удачливый гонщик, победитель состязаний Париж — Бордо 1898 и Тур де Франс 1899 года, не только директор завода «Панар-Левассор», но и председатель спортивной комиссии французского автоклуба.

Соперники у французов были не менее грозные. 32-летний бельгиец Камиль Женатци, заслуживший за свою рыжую шевелюру и непро-

стой характер прозвище «красный дьявол», стал первым человеком на Земле, преодолевшим магический барьер в 100 км/ч. Заездами на установление скорости был знаменит и единственный представитель Нового Света — Александр Уинтон.

Однако фаворитами считались, конечно, французы. Ведь они шли на однотипных «панар-левассорах» с 4-цилиндровыми моторами рабочим объемом 5322 см³ и мощностью 24 л. с. Эти машины считались тогда последним словом гоночной техники. Уинтон выступал на автомобиле собственной конструкции с двухцилиндровым двигателем куда меньшего объема и мощности — всего лишь 3,8 литра и 14 л. с. Женатци и вовсе не приходилось брать в расчет — его оружием была практически серийная машина никому неизвестной бельгийской фирмы «Снук», выпускавшей по



продавцом которых был у себя на родине.

Эту машину называли «английским Панаром». Что, в общем, было недалеко от истины — за год до этого Эдж купил французский автомобиль и попросил Монтегю Нэпира чуть улучшить некоторые элементы конструкции. Английский инженер взялся за дело и в конце концов полностью переделал машину.

На старт очередного розыгрыша Кубка Гордон-Беннетта, который вновь был в качестве довески присоединен к большой «междугородной» гонке — на этот раз Париж — Вена, Эдж вышел на зеленом «Нэпире», оснащенном 4-цилиндровым рядным мотором рабочим объемом 6435 см³ и мощностью 44 л. с. Если вспомнить характеристики «Панар-Левассора» двухлетней давности, можно увидеть, что английский автомобиль был гораздо современной. Однако и французский завод не стоял на месте: де Книфф восседал за рулем настоящего монстра с 13,7-литровым двигателем мощностью 70 л. с. Два других члена французской команды выступали на машинах иных марок — Жирардо на CGV («Шаррон, Жирардо, Фойгт»), а Морис Фурнье на одном из лучших гоночных автомобилей тех лет — «Морс».

Пятый участник, англичанин Вернон Остин на небольшом автомобиле «Вулзли» претендовать на победу не мог. Как, собственно, и Эдж. Тем более что гонка для Селуина с самого начала, что называется, не задалась. Напасти сыпались на него и его механика и кузена Сесила Эджа как из рога изобилия. Сразу после старта они заблудились и выехали из Парижа совсем не в ту сторону. Когда поняли это, долго не могли развернуться — на «Нэпире» не было заднего хода, а из глубокой колеи вытащить его было невозможно. За этим подозрительным занятием их застали двое жандармов и битых четверть часа выясняли, что делают двое англичан. А на финише первого этапа в Бельфоре не оказалось запасных покрышек, которые должны были ожидать там Эджа. В конце концов поезд с шинами пришел, но железнодорожные чиновники заупрямились — что-то не в порядке было с накладными...

А на следующий день драматическая ситуация сме-

лицензии французские автомобили «Болид».

Американец смело предложил Шаррону пари на 20 тысяч франков, что первым пройдет не только 569 километров от Парижа до Лиона, но и еще тысячу километров. И сошел на первых же километрах. Женатци не мог оказать никакого сопротивления французам и сразу отстал. Так что за серебряную Никку боролись только гонщики «Панар-Левассора».

Дороги, по которым проходила гонка, были скорее похожи на трассу скачек с препятствиями. Водителям мешали жандармы, стада овец, но хуже всего — своры собак. Как признавались потом гонщики, каждый задавил, по крайней мере, штук по пять-шесть. Лучшее всех с этими напастями справился бывший велогонщик Шаррон. На его «Панаре» во время очередного зубодробительного прыжка через канаву здорово согнулась задняя ось. Но Фернан решил ехать дальше. Только его механику, знаменитому в скором будущем Анри Фурнье, приходилось все время поливать из масленки звездочки цепной передачи.

Менее чем за двадцать километров до финиша наперерез машине лидеров бросилась очередная собака. Огромный сенбернар, зайдясь истерическим лаем на невиданное механическое чудовище, попал между колесом и рулевым механизмом, ли-

шив Шаррона возможности управлять автомобилем. «Панар» вылетел с дороги, чудом миновал дерево, промчался через поле, разминувшись еще с парой деревьев и вновь выскочил на дорогу. Экипаж отделался легким испугом и разбитым водяным насосом.

Но как бы то ни было, Шаррон прибыл в Лион, принеся своей стране первую победу в Кубке Гордон-Беннетта. Отметить это событие собралась на улицах города небольшая кучка зевак. «Их там было никак не меньше дюжины», — мрачно подвел итог первой гонки на приз американского газетчика обладатель серебряной Ники. Увы, по сравнению со следующим годом это был, можно сказать, большой успех...

Сам Джеймс Гордон-Беннетт вообще потерял какой бы то ни было интерес к Кубку своего имени. А французский автоклуб ничтоже сумняшеся взял да и присоединил его — беспризорный и никому не нужный — к «гонке года», как тогда называли состязания Париж — Бордо.

На старт этого чрезвычайного популярного соревнования вышло 84 экипажа. Из них оспаривали Кубок Гордон-Беннетта ... всего трое. Правда, планировалось участие целых трех команд, но «Мерседес» немецкого автоклуба не сумел вовремя прибыть из Ниццы, где выиграл перед этим престижную

гонку. А представитель британского клуба Селуин Фрэнсис Эдж был дисквалифицирован за применение французских шин «Мишлен».

Цвета Франции защищали вновь Шаррон и Жирардо на «панарах» и их соотечественник Альфред Левег на машине марки «Морс». Как вы понимаете, серебряная Ника и на этот раз осталась на Кэ д'Орсе — теперь добыл ее Жирардо.

Казалось, судьба Кубка решена. Затея Гордон-Беннетта полностью провалилась. Он хотел устроить своеобразный чемпионат мира, привнести в автогонки некий международный дух. Напрасный труд — с удовольствием потирали руки во французском клубе. Автоспорт по-прежнему остается исключительной прерогативой потомков древних галлов. Кто бы мог подумать, что гегемония французов вскоре растает как дым. А начало этому положит тот самый британец, которого дисквалифицировали на втором розыгрыше Кубка.

Эдж родился в Австралии, но еще в детстве попал в Англию. Определенные технические познания и, особенно, коммерческие способности позволили ему со временем стать лондонским директором фирмы «Данлоп». Поступки Эджа чаще всего можно было объяснить причинами торговой выгоды. Так и в Кубке Гордон-Беннетта он участвовал лишь в целях рекламы автомобилей «Нэпир»,



Автомобиль А. Уинтона 1901 года выглядел очень необычно. Двухцилиндровый 40-сильный мотор вместе с двухскоростной коробкой передач был расположен под полом. А его место занимал большой плоский бензобак.

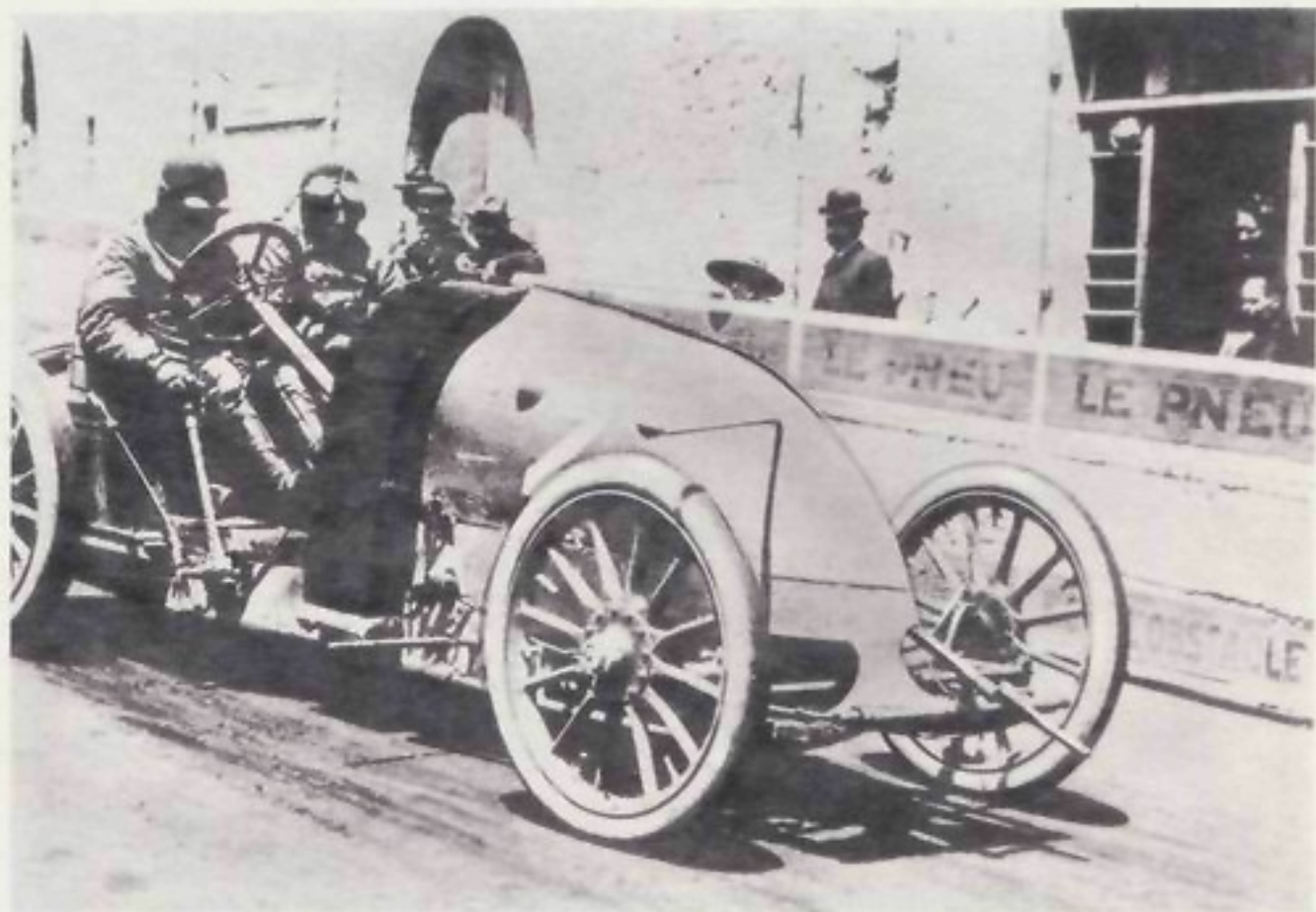
Еще один необычный автомобиль — «Рено» с 13,6 литровым 4-цилиндровым мотором, принимавший участие в отборочных заездах Кубка в 1905 году. Его конструкторы, приверженцы карданной передачи, решили устранить считавшийся тогда «врожденным» недостаток этой схемы — высокое расположение центра тяжести. Они «подвесили» раму машины ниже осей автомобиля.

нилась комической. Когда гонщики в прогулочном темпе катили по живописным дорогам Швейцарии (власти этой страны запретили соревнования на своей территории), Эджу удалось побывать в роли командора автопробега. Представители «Панар-Левассора» в одном из городов приняли англичан за своих гонщиков, устроили в их честь торжественный обед, бесплатно наполнили баки с горючим и маслом и по тогдашнему обычаю побрызгали на шины холодной водой — на счастье.

И счастье, действительно, улыбнулось Эдгам, когда они, миновав Швейцарию, прибыли в Австрию. При спуске с перевала Арльберг Селуин не удержал машину и ветром ее сдуло с дороги. Но все обошлось. А вскоре англичане увидели стоящий у обочины «Панар-Левассор» де Книффа. Эдж остановил машину и пошел поздравить бельгийца с победой. Но проезжавший мимо соотечественник Чарльз Джарротт, принимавший участие в гонке Париж — Вена, закричал приятелю: «Селуин, ты куда? До финиша несколько километров! Ты — первый!»

Свершилось! Эдж стал не только первым, но и единственным из участников третьего розыгрыша Кубка Гордон-Беннетта, добравшимся до финиша. И на следующий год право его проведения получил Автоклуб Великобритании и Ирландии.

Результат Эджа со спортивной точки зрения выдающимся не назовешь. В общем зачете в Вене он был только 11-м, в классе — 8-м. Но в Англии бурно приветствовали победу своего гонщика. И не зря. Это был не только первый успех британца в автоспорте, но, как вскоре вы-



яснилось, поворотный момент в истории автогонок вообще. Французская гегемония кончалась.

Между тем перед Британским автоклубом встала задача, где проводить автогонки. Ведь печально известный «Ред Флаг Акт», ограничивающий скорость передвижения на дорогах Соединенного Королевства, пока не был отменен. Англичане даже начали переговоры с бельгийскими коллегами, но неожиданное предложение пришло из Ирландии. К югу от Дублина, в окрестностях местечка Ати, в сравнительно малонаселенной местности удалось отыскать подходящие участки дорог. Автоклуб начал широкую кампанию по рекламе будущих гонок. Было разослано несколько сот писем — журналистам, пред-

ставителям местных властей, содержателям гостиниц и землевладельцам. Удалось затронуть чувствительную струну ирландцев — в письмах указывалось, что соревнования вызовут большой приток туристов и принесут, соответственно, немалую прибыль.

Эта рекламная кампания, одна из первых в своем роде, увенчалась успехом. Местные власти с энтузиазмом отнеслись к предстоящему событию, было решено даже вложить немалые деньги в улучшение дорог. В стране, где не было ни одного дорожного парового катка и всего 236 автомобилей, это было настоящим событием.

Трасса в Ати представляла собой своеобразную восьмерку из двух замкнутых колец в 83,2 и 64 километра

длиной, которые нужно было пройти четыре и три раза соответственно. Это была настоящая кольцевая трасса, одна из первых в мире! Гонки вызвали большой интерес. Движение паромов между Британскими островами удвоилось, цены в гостиницах и стоимость бензина взлетели до небес. Различные учреждения, фирмы и частные лица наперебой объявляли многочисленные призы. Были сооружены трибуны и неременная триумфальная арка на старте — финише. Газеты посвящали предстоящему событию целые полосы, а сами соревнования приготовились даже снимать на киноленту.

Не в пример предыдущим розыгрышам Кубка, живейший интерес проявили к соревнованиям гонщики и авто-

клубы. На старт вышли четыре полные команды. Французы де Книфф и Анри Фарман (известный авиаконструктор) на «панарах» прошлогодней модели и победитель недавней трагически закончившейся гонки Париж — Мадрид Фернан Габриэль на 12-литровом 70-сильном «Морсе». Англичане — Эдж, Джарротт и Дж. Стокс на «нэпирах» новой модификации K5. Американцы даже проводили у себя на Лонг-Айленде отборочные заезды, в результате которых в Ирландию отправились Уинтон на 8-цилиндровом 17-литровом автомобиле собственной конструкции, Перси Оуэн также на «Уинтоне», но с 4-цилиндровым мотором, объемом 8,5 литра, и Луис Мурз на машине «Пирлесс» (любопытно, что последний, «как явно быстрее», в отборе не участвовал).

Однако не этим пилотам суждено было стать героями четвертого розыгрыша Кубка. В Канштатте, на заводе фирмы «Даймлер», специально для гонки под руководством Вильгельма Майбаха были подготовлены три «мерседеса». Низкие, снабженные крепкими стальными рамами и мощными 90-силь-

ными моторами, они представляли новое слово в автогоночной технике и должны были по мысли руководства Немецкого автоклуба окончательно сломить французов. Неподдельный интерес к Кубку проявил даже сам кайзер. Узнав, что на соревнования «Даймлер» собирается послать своих заводских испытателей (обыкновенных простолудинов!), Вильгельм решил — великую Германию должны представлять дворяне. И в немецкой команде появился барон Пьер де Катерс, а в помощь ему ангажировали Камиля Женатци и американца Фоксхолл-Кина.

Но немцев ожидал неприятный сюрприз. За три недели до старта во время пожара на заводе все три гоночных «мерседеса» сгорели. Пришлось на скорую руку переоборудовать обычные легковые машины с 60-сильными 9,2-литровыми моторами. Но даже эти автомобили были гораздо быстрее устаревших «нэпиров» и «панаров». И к огромной радости немцев «красный дьявол» Женатци привел свой «Мерседес» к финишу первым. Американцы не сумели оказать серьезного сопротивления, англичан подвели неподходящие для тяжелых машин покрышки, а французы, как ни старались, заняли места со второго по четвертое. Так Кубок Гордон-Беннетта стал наконец действительно международным соревнованием, по сути дела, настоящим ко-

мандным чемпионатом мира. В последующие годы эти состязания вызвали огромный интерес национальных автоклубов, гонщиков, фирм и, конечно, зрителей. В 1904 году Кубок Гордон-Беннетта на кольцевой трассе в нагорье Таунус, выбранной немецким автоклубом, оспаривали 18 водителей из Германии, Франции, Англии, Австро-Венгрии, Италии, Бельгии и Швейцарии. В спор известных пилотов и фирм вмешались «Опель» и ФИАТ, Винченцо Лянча и Алессандро Каньо.

И все же на немецкой земле, как и через год во Франции, победу одержал француз на французской машине. Леон Тери, прозванный за невероятную стабильность «хронометром», на сконструированном бывшим создателем «морсов» Ришаром Бразье автомобиле, доказал, что Франция все еще «автомобильная сверхдержава».

Однако времена менялись. В 1905 году Тери едва унес ноги от преследовавшего его итальянского друга. Словно предчувствуя это, французский автоклуб заявил перед стартом, что в случае победы он не будет проводить на будущий год Кубок. А в случае поражения не примет вызов победителей. На 1906 год было запланировано совершенно новое соревнование — Гран-при французского автоклуба, в котором будут участвовать уже не национальные, а завод-

ские команды без ограничения числа участников от одной страны. Отчаявшись победить «умением», французы решили задавить итальянцев, немцев, англичан числом. Но было уже поздно — автогонки отныне стали видом спорта мирового уровня. Гоночные автомобили появились во многих странах мира, а в 1904 году, сразу после финиша предпоследнего Кубка Гордон-Беннетта, на встрече представителей национальных автоклубов в немецком Хомбурге была основана AIACR — Международная ассоциация автомобильных клубов, которой после второй мировой войны суждено было превратиться в ФИА.

Но все это уже давно не занимало самого Джеймса Гордон-Беннетта. Он так ни разу и не побывал на автогонках, учредителем которых стал. И до самой смерти в 1918 году, в свободное от бизнеса время увлекался авиацией, яхтами, воздушными шарами. И никогда бы не поверил, если бы ему сказали, что его Кубок перевернул историю автогонок. Ведь он даже не был кубком.

А. МЕЛЬНИК

Победитель двух последних розыгрышей Кубка Гордон-Беннетта — Лион Тери. Рядом с автомобилем — его конструктор Ришар Бразье.



Юха КАНККУНЕН

Сам Юха Канккунен как-то заметил, что именно благодаря ралли Финляндия стала известна в мире. Не беремся судить о справедливости слов четырехкратного чемпиона мира, однако одно несомненно — сегодня ралли Страны тысячи озер в первую очередь ассоциируется с именем этого выдающегося спортсмена.

Канккунен оказался последним из великой плеяды "летающих финнов", который ворвался в мировую элиту десять лет назад. Всего три года понадобилось ему, чтобы впервые взойти на вершину. Причем 27-летний Юха стал тогда и остается поныне самым молодым чемпионом мира по ралли. Впрочем, стоит ли удивляться этому, если иметь в виду, что самостоятельно управлять настоящим автомобилем мальчишка из деревеньки Лаукаа начал в семилетнем возрасте.

Сегодня Канккунену нет равных по части добытых трофеев на трассах всех континентов. Он двадцать раз побеждал на этапах мирового первенства, а однажды приняв участие в "Париж—Дакаре", выиграл и это необычное для классического раллиста состязание.

