

"СУПЕРЛАЙТ"
действительно
самый легкий

Формула 1,
которую мы
потеряли

АМС

ISSN 0868—5193

3/1994

"ДУКАТИ" ДЛЯ Ф



АНОВ "ДУКАТИ"



После того как фирма «Дукати» завершила свою производственную программу моделей с двухклапанными головками цилиндров выпуском вариантов с двигателями рабочим объемом 350 и 400 см³, она решила бросить все силы на проектирование такого мотоцикла, за которым покупатели со всего мира сбегутся в очередь. Столь честолюбивые амбиции итальянцев изрядно подогревало то обстоятельство, что «Дукати» в последнее время ухитряется распродать всю годовую программу еще к середине года. Так что с июля уже начинаются продажи моделей следующего года. Между тем производство мотоциклов этой фирмы из Болоньи выросло на 20 процентов — с 11 800 мотоциклов в 1991-м до 14 тысяч в 1992 году. Редко какой производитель двух- или четырехколесной техники может похвастаться такими достижениями!

1992 год был для «Дукати» годом консолидации, и в конструкцию существующих моделей вносились лишь мелкие усовершенствования. За одним исключением — «900SS Суперлайт», созданный в духе успешной политики заполнения мельчайших лазеек на рынке, которая так хорошо сработала применительно к восьмиклапанным моделям типа 851 и 888. Эта модель, как признал главный конструктор «Дукати» Массимо Борди, является ответом тем критикам, кто, подобно мне, упрекал прошлогоднюю 900SS за излишнюю мягкость в поведении на дороге. Впрочем, это не помешало стать машине чрезвычайно популярной. Дорожные мотоциклы «Дукати» давно не знали такого успеха — импортеры со всего света завалили фирму факсами, умоляя увеличить поставки. Так стоило ли, как говорится, искать от добра добра?

«Стоило, — утверждает Массимо Борди. — Потому что среди традиционных покупателей «Дукати» немало людей, которых не устраивает сложность и дороговизна восьмиклапанной модели.



Они хотят иметь одноместный спортивный мотоцикл с проверенными достоинствами двухклапанного двигателя с десмодромным приводом клапанов. «Суперлайт» как раз и призван потрогать вкусам такой группы — это «Дукати» для дукатистов».

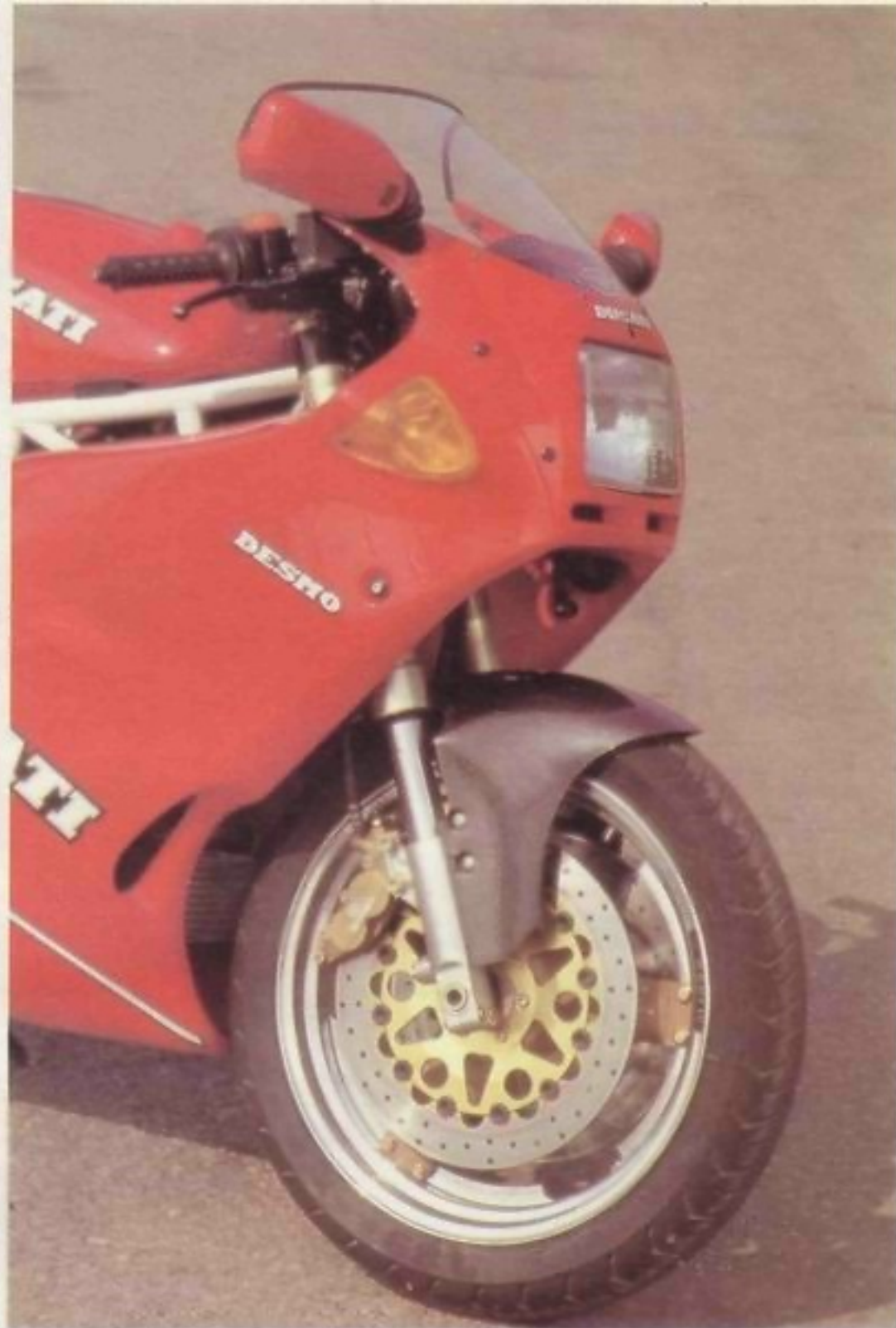
Чем же конкретно «Суперлайт» отличается от базового 900SS? «В основном изменен дизайн, — признается Борди. — Чтобы не связываться с омологацией для соревнования супербайков, двигатель совершенно одинаков на обеих моделях. Даже жиклеры карбюраторов те же, хотя глушители разные — на «Суперлайт» он поднят выше, так как нет нужды оставлять пространство для ног пассажира. Главные отличия — в установке одиночного седла,

переднего и заднего крыльев из углепластика, вентилируемого кожуха сухого сцепления, тормозов «Брембо» новой «золотой серии» на обоих колесах и новых биметаллических колес «Марвик» со ступицами и спицами из магниевового сплава. Применены также новые шины «Мишлен А/М89Х»: передние — размером 120/70 и задние — 170/60, которые обладают лучшими сцепными качествами и при этом весят меньше, чем покрышки обычной серии А/М59. Изменены и многие другие мелкие детали, но основное достижение — снижение массы мотоцикла на 4—7 кг по сравнению с двухместной моделью 900SS. В результате «Суперлайт» действительно оправдывает свое название — «суперлег-

кий». В своем классе он уступает только «Бимоте-DB2», которая стоит вдвое дороже. Кроме того, уменьшен гироскопический эффект колес и снижены неподрессоренные массы благодаря новой конструкции шин и колес. Это позволяет ускорить реакцию руля, и, очевидно, улучшить динамику машины в целом.

Общий выпуск модели «Суперлайт» (почему ее не назвали по-итальянски «Суперледдждера»? — звучало бы лучше) составит всего 650 мотоциклов, каждый с индивидуальной номерной табличкой на рулевой колонке. Кроме того, было выпущено еще 300 мотоциклов для рынка США, окрашенных — кто бы мог подумать — в желтый цвет! Оказывается, американские дилеры «Дукати» жа-

DUCATI



ловались, что их выставочные залы выглядят слишком монотонно — море красных мотоциклов, среди которых изредка встречается угольно-черная модель 907i.e. Так что «бананы» из Болоньи предназначены лишь для заморских покупателей. Остальные же будут довольствоваться теми, что окрашены в национальный итальянский цвет. Хотя, по моему мнению, «Дукати» упустила возможность отметить 20-летнюю годовщину своей замечательной спортивной победы, которая впервые показала миру возможности этого мотоцикла с L-образным двухцилиндровым двигателем и десмодомным приводом клапанов. Я имею в виду триумф Пола Смарта в гонке «Имола-200» 1972 года. Он и его товарищ

по команде Бруно Спаджиари, пришедший вторым, выступали на подготовленных к гонке дорожных «Дукати-750SS», у которых даже остались крепления на раме для установки центральной подставки. Если бы «Суперлайт» появился в той же характерной серебристо-зеленой раскраске, что и победивший мотоцикл Смарта, это было бы неплохим рыночным ходом, напомнившим о славном происхождении нового мотоцикла.

Но Бог с ним: «Суперлайт» под номером 058, который ждал меня для поездки по холмистым дорогам вокруг Болоньи, был окрашен в тот самый красный цвет, в котором «Дукати» выиграла три чемпионата мира «супербайков». Но у него был

менее сложный и менее дорогой, чем на гоночных вариантах машин, двигатель с воздушно-масляным охлаждением, двухклапанными головками цилиндров и двумя карбюраторами «Микуни» с диаметром диффузора 38 мм. Он развивает максимальную мощность 73 л. с. на заднем колесе при 7000 об/мин.

Теперь пора признаться: езда на «Суперлайте» произвела на меня гораздо худшее впечатление, чем на базовом 900SS, который я опробовал годом раньше. Хотя Борди и сказал, что двигатель совершенно не изменился, даже после получасовой поездки я готов поклясться, что это совершенно другая механическая игрушка. В первых, сцепление с воздушным охлаждением жутко шу-

мит, что напоминает гоночные мотоциклы, которым присуща та же особенность, совершенно отсутствующая на двигателе со сплошным кожухом сцепления. Во-вторых, из глушителя раздается более хрустящий и громкий треск, чем у 900SS. Хотя Борди уверял, что изменено лишь расположение глушителя и его покрытие (рассматривалась также возможность установки глушителя из углепластика, но от этой идеи отказались из-за высокой стоимости). Возможно, на том варианте, на котором я ездил прежде, стояла более эффективная выпускная система для Швейцарии или Калифорнии. Во всяком случае, когда вы открываете полностью газ на третьей передаче при 4000 об/мин двигателя, раз-

дается благородный рев, как у гоночного мотора, и волна мощности, которой, безусловно, обладает двухклапанный двигатель, переносит вас на свидание со следующим поворотом. Я не одинок в своих ощущениях. «Этот мотоцикл звучит, как настоящий «Дукати», а не как прежние «приглушенные» модели», — отметил мой фотограф Накамура, перезаряжая пленку.

Конечно, звук, издаваемый мотоциклом, — неотъемлемая часть вашего впечатления о нем (вообразите себе «Харлей-Давидсон», звучащий, как «Кавасаки-ZXR750»). Так что признаюсь, езда на «Суперлайте» живо напомнила мой первый «Дукати-750SS», на котором я ездил два десятка лет назад. Это первый современный «Дукати», вызвавший во мне такие воспоминания, хотя, конечно, он гораздо более цивилизован и дружелюбен к водителю, чем его предок. Но общее впечатление от мотоцикла очень сходно: эта великолепная тяга на средних оборотах, которая дает двухцилиндровому двигателю точь-в-точь такую же динамику, как и четырехцилиндровому, отличные тормозные качества, обеспечиваемые тормозами «Брембо» с пла-



вающими дисками диаметром 320 мм. При этом «Суперлайт» обладает более быстрой и отзывчивой управляемостью, чем старые «большие двойки». Главную роль в этом играют подвески «Шова», благодаря ита-ло-японскому сотрудничеству также улучшенные по сравнению с предыдущей моделью. Они теперь гораз-

Каждый из 950
выпущенных в Болонье
«Дукати-900SS
Суперлайт»
несет на рулевой
колонке табличку
с индивидуальным
номером.

до увереннее глотают выбоины апеннинских дорог.

Честно говоря, я не заметил большой разницы между новой моделью и базовой 900SS в отношении управляемости на дороге. Испытатели некоторых итальянских мотоциклетных журналов смогли эту разницу уловить. Я не собираюсь оспаривать их мнение, но для того чтобы эти различия ощутить, надо испытывать обе машины одновременно, при этом управляя мотоциклом на гоночных скоростях и на трассе с большим числом поворотов. Могу только сказать: «Суперлайт» послушен в управлении при повседневной езде по дорогам, он устойчиво проходит на высокой скорости и очень легок в управлении при медленном прохождении по-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

900SS Superlight

ДВИГАТЕЛЬ

Тип 4-тактный, 2-цилиндровый, L-образный, угол развала 90°
Диаметр цилиндра/ход поршня 92/68 мм
Рабочий объем 904 см³
Степень сжатия 9,2
Максимальная мощность (на колесе) 73 л.с. при 7000 об/мин
Система смазки принудительная, с шестеренным насосом и радиатором
Система питания два карбюратора «Микун» 38 мм
Стартер электрический
Охлаждение воздухом и маслом
Зажигание электронное, батарейное

ТРАНСМИССИЯ

Сцепление многодисковое, сухое
Моторная передача прямыми зубчатыми шестернями
Главная передача цепная
Коробка передач 6-ступенчатая

КОЛЕСА

Передний обод MT 3,50x17"
Передняя шина 120/70-17
Задний обод MT 5,50x17"
Задняя шина 170/60-17

ТОРМОЗА

Передний два диска 320 мм, привод гидравлический
Задний один диск 245 мм, привод гидравлический

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

База 1410 мм
Длина 2030 мм
Ширина 730 мм
Высота по седлу 780 мм
Дорожный просвет 150 мм
Сухая масса 176 кг
Максимальная скорость 220 км/ч
Время разгона с места до 100 км/ч 3,7 с

Уверенное прохождение поворотов на высокой скорости красноречиво свидетельствует о гоночной родословной «Суперлайта». Ведь его ближайший предок — победитель трех чемпионатов мира в классе супербайк «Дукати-888».



воротов — так что вы можете даже забыть, что это все-таки мотоцикл с почти литровым рабочим объемом двигателя и соответствующей динамикой! Он также намного лучше ведет себя на дорогах с неровным покрытием, возможно, благодаря усовершенствованной подвеске с центральным моноамортизатором «Шова» (в которой нет какого-либо рычажного механизма). Но, конечно, все вышеизложенное с полным правом можно отнести и к модели 900SS. Я попросил дать мне возможность совершить короткую поездку и на базовом мотоцикле, чтобы лучше ощутить разницу между ним и «Суперлайтом», но получил вежливый отказ. Почему? Очень просто — все мотоциклы 900SS уже прода-

ны, на заводе не осталось ни одного экземпляра!

Одиночное сиденье модели «Суперлайт» установлено в той же позиции, что и на двухместном 900SS, что означает и сходную посадку: водитель слегка наклонен вперед, колени высоко подняты и чуть разведены, и вы не так сильно опираетесь на руль, как можно было бы ожидать от спортивного мотоцикла подобного типа. Само сиденье вполне комфортно, но я вновь дам простор критике, обрушившись на трубчатое шасси. Подножки слишком смещены вперед, сиденье установлено чересчур низко, а руль очень высок — не намного, но достаточно для того, чтобы вы чувствовали себя сидящим на «Мото-Гуцци», а не на «Дука-

ти» (у нового «Мото-Гуцци-Дайтона 1000» посадка даже более характерна для «Дукати», чем у 900SS). Все это допустимо для динамичного мотоцикла категории «Гран туризмо», такого как двухместный 900SS, но у «Суперлайта», где нет нужды заботиться об удобстве пассажира, посадка водителя не настолько спортивна, как весь мотоцикл в целом. Это ведь двухколесный спортивный автомобиль, а отнюдь не «Фольксваген - Гольф - GTi», так что дайте мне соответствующую посадку!

Вот и все претензии, которые я могу высказать в адрес «Дукати Суперлайта». Стало быть, это весьма хороший мотоцикл. Он, безусловно, один из самых приятных и практичных спортивных мо-

тоциклов, выпущенных в Болонье. Отделка великолепна, динамика заманчива, на управляемость вы можете положиться. Но самое важное, «Суперлайту» присуще нечто, что сами итальянцы обозначают словом «brio», которое можно перевести, как «живость», «веселость». Это то, чего не найти в мотоциклах «Made in Japan».

А. КАТКАРТ,
английский журналист,
специально для АМС
Фото **К. НАКАМУРЫ**,
А. КАТКАРТА



ПЕРВАЯ УДАЧА ВЕЛИКОГО НЕУДАЧНИКА

Покинг едва ли можно найти на самой крупномасштабной карте Германии. По той простой причине, что это не город, а небольшая деревня в Баварии. Тем не менее местный трек известен среди поклонников спидвея не менее, чем знаменитый лондонский «Уэмбли» или олимпийский шведский стадион в Гетеборге. Именно в Покинге за последнее десятилетие состоялось наибольшее количество соревнований самого высокого ранга. И в прошлом году он принимал финалистов личного чемпионата мира.

Уютный стадион с трудом вместил около 20 тысяч болельщиков из Германии, Англии, Дании, Швеции, Польши и других стран. Ажиотаж подогревался не только тем, что среди 16 финалистов, прошедших сквозь сито отборочных соревнований, были чемпионы мира датчанин Ханс Нильсен и англичанин Гэри Хавелок, грозное трио из Швеции Хенрик Густафссон, Петер Карлссон и Пер Юнссон, сильнейший гонщик Германии Герд Рисс, «чудо-мальчик» из Польши Томаш Голлоб, не признающий вот уже два года никаких авторитетов, английская звезда первой величины Крис Луис... Но еще и потому, что в Покинге должно было состояться прощание с уходящей системой проведения личных чемпионатов мира, включавшей в себя замысловатую структуру предварительных гонок. Финальные же состязания завсю свою 48-летнюю историю, за

Удачи, ранее столь благосклонная к датчанину, изменила Хансу Нильсену. Второй год трехкратный чемпион мира не может вернуть себе утерянный титул.

**Фото
из журнала
«Спидвей Стар»**

исключением единственного случая, укладывались в однодневное соревнование. На смену должны были прийти несколько больших призов разных стран, по результатам которых предполагалось определить чемпиона.

Впрочем, забегая вперед, замечу, что состоявшийся позже конгресс ФИМ отменил свое же решение под давлением Британской профессиональной лиги спидвея. Однако болельщики и спортсмены, собравшиеся в Покинге, не подозревали об этом и готовились чествовать последнего победителя, определенного по классической формуле чемпионата.

...Американец Сэм Ермоленко приехал в Покинг с семьей и накануне соревно-

ваний в своем двухместном номере не сомкнул глаз. После полуночи явились соседи — подвыпившие немецкие туристы, которые «боролись» со спиртным до рассвета. Проворочившись с боку на бок, Сэм утром был в таком «разобранном» состоянии, что ни о каком финале думать не мог. Он даже забыл о святой для себя дате — дне рождения сына. И только когда приятель Ермоленко Мо Бейкер постучался в дверь и громко поздравил Адама с 12-летием, он вспомнил об этом. Вспомнил и о том, что обещал подарить сыну в этот день чемпионский титул и купить настоящий карт.

Ермоленко в стане знатоков спидвея слыл великим неудачником. Его, правда,

считали весьма стабильным гонщиком, но вряд ли эта характеристика стоит единственного титула чемпиона, пусть и добытого по воле случая. На этот раз, судя по всему, Сэм определил для себя: сегодня или никогда. Во всяком случае, стартовал он в Покинге с решимостью человека, находящегося, что называется, у последней черты. Он пулей выстреливал в первый поворот, предоставляя соперникам созерцать свою спину. Лишь раз в принципиальном поединке с Голлобом он уступил стартовую прямую, но на втором вираже, проделав невероятный маневр, не оставил поляку никаких надежд. Уверенно начали гонку Нильсен, Луис, Густафссон, но вскоре и они начали терять очки.



1.	Сэм Ермоленко	USA	3	3	3	3	0	12
2.	Ханс Нильсен	DK	3	3	2	*	3	11
3.	Крис Луис	GB	3	2	1	2	3	11
4.	Хенрик Густафссон	S	3	1	0	3	3	10
5.	Энди Смит	GB	0	2	3	2	3	10
6.	Гэри Хавелок	GB	2	2	3	1	2	10
7.	Томаш Голлоб	PL	1	3	2	2	0	8
8.	Петер Карлссон	S	2	0	3	2	1	8
9.	Пер Юнссон	S	0	3	2	1	1	7
10.	Билли Хэмилл	USA	2	1	1	1	2	7
11.	Герд Рисс	D	ф	0	1	3	2	6
12.	Армадо Кастанья	I	1	*	1	3	0	5
13.	Джо Скрин	GB	1	1	2	*	1	5
14.	Тони Рикардссон	S	1	2	0	0	1	4
15.	Ли Адамс	AUS	0	1	0	1	2	4
16.	Грэг Ханкок	USA	2	0	0	0	0	2

Примечание: * — сход или исключение из заезда как виновника падения; ф — исключен из заезда за два фальстарта.

дорожке сидячую забастовку. Только через 20 минут прибывший наряд полиции водворил зрителей на трибуны. Однако все эти неприятные перипетии никак не отразились на нервах Ермоленко: третий перезаезд он выиграл чисто.

Теперь ему оставалось ждать 16 заезда, в котором стартовал Голлоб. Только он мог догнать Ермоленко, но для этого польскому гонщику нужно было обязательно победить. Томаш успел еще до старта по-хамски выразить свое возмущение американцу, который съезжал

с дорожки в боксы. Обогнав его, он открыл ручку газа, и бешено вращающееся колесо обдало Сэма грязью. Самообладание и тут не изменило Ермоленко. Но он не стал смотреть заезд, а невозмутимо уселся в своем боксе, надел наушники плеера и слушал блюзовые звуки гитары Гэри Мура.

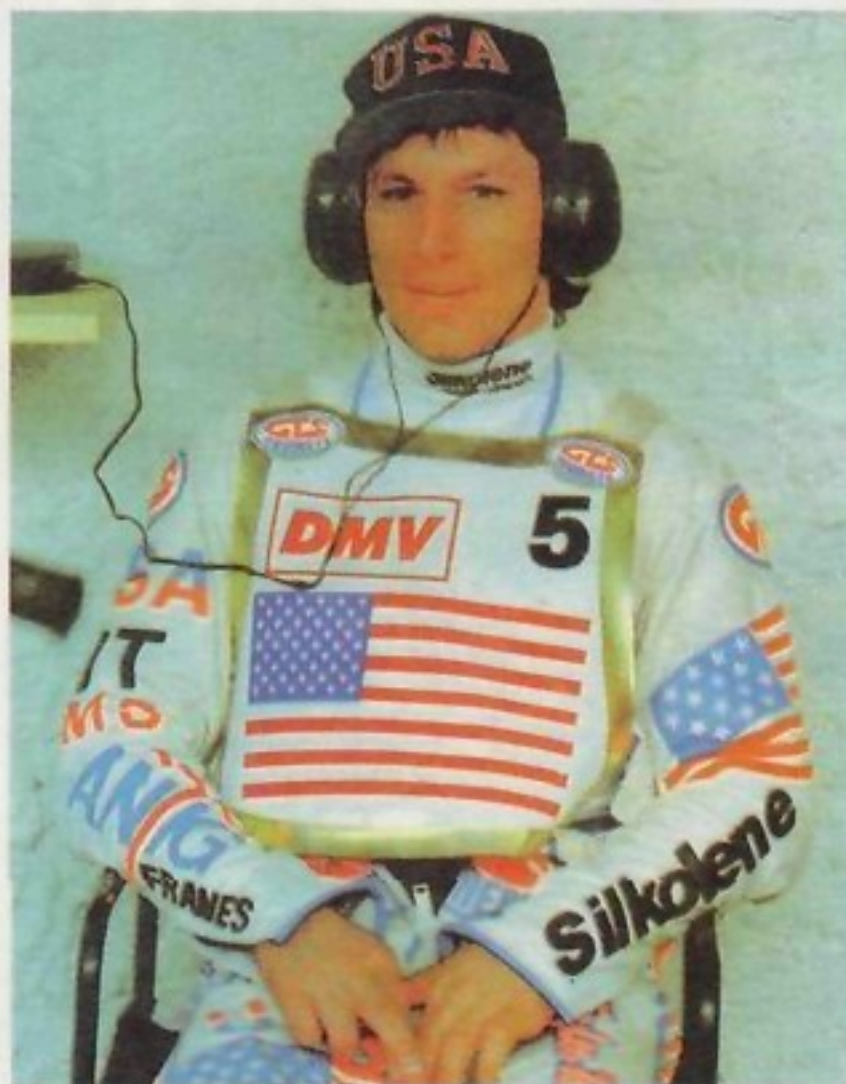
Сама судьба наказала Голлоба за неблагоприятный поступок. Томаш лидировал и был близок к победе. Однако гонку остановили из-за падения Густафссона по вине англичанина Джо Скринна. В перезаезде поляк про-

зевал рывок шведа и финишировал только вторым. «Сэм, ты чемпион!» — кричали в боксе минуту спустя механики американца, сорвав с него наушники. «Что, действительно?» — недоумевал он, а потом почти расстроился: «Как-то меня все это смущает...»

Помните, в подобных случаях футболист Марадона, ссылаясь на «руку Божью». Сэм же поступил довольно странно. В своем последнем заезде он не предпринял ни единого усилия, чтобы достойно завершить выступление в финале уже в ранге чемпиона мира: под свист трибун финишировал последним. А может быть, он просто, имея титул в кармане, решил не рисковать, чтобы не получить еще одну травму? Их было слишком много в жизни, и Госпожа Удача упорно обходила его стороной.

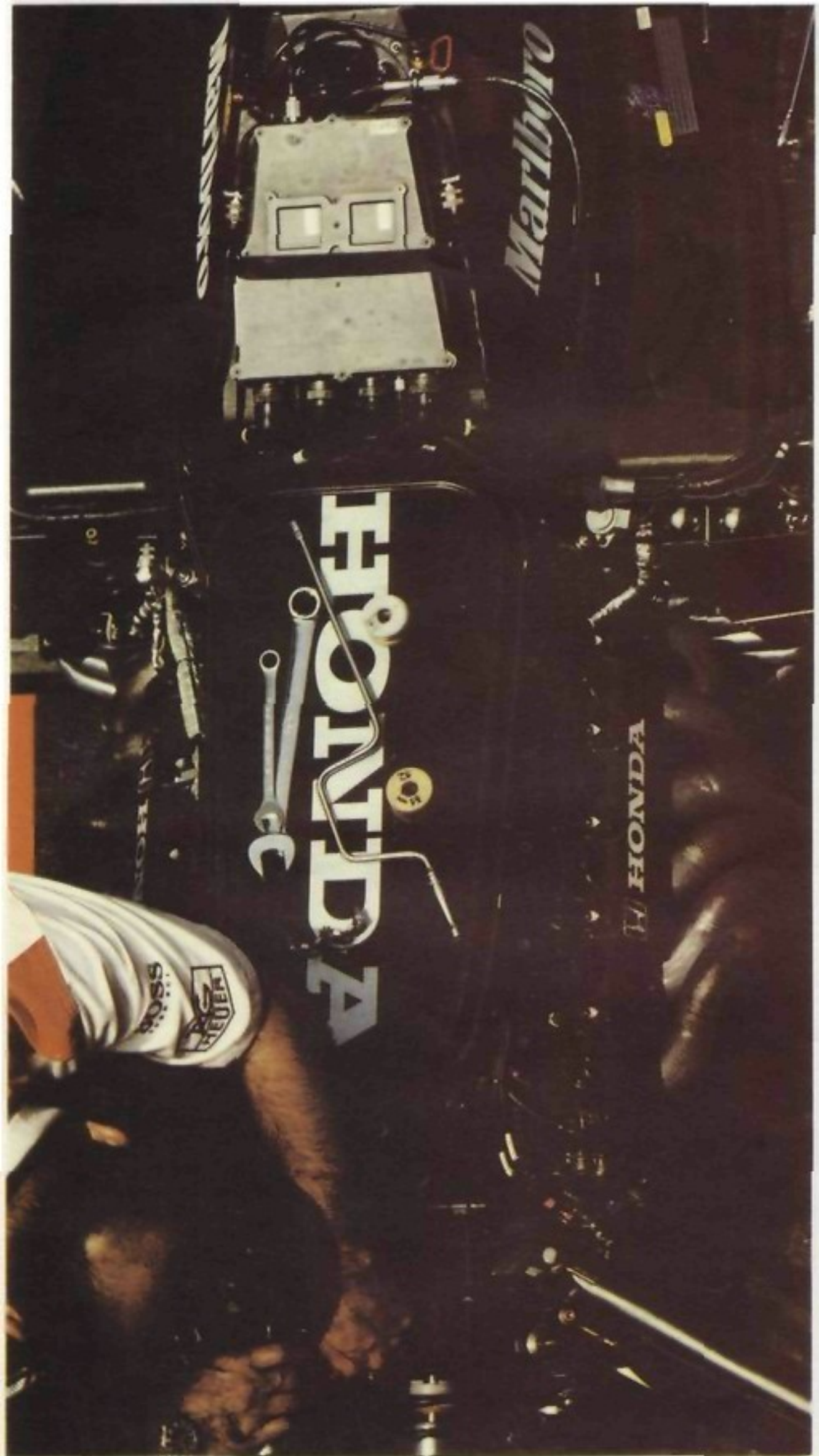
Подростком Сэм попал в аварию на мотоцикле. Врачи даже боялись, сможет ли он ходить. К счастью, опасения не оправдались, но хромота осталась на всю жизнь: одна нога короче другой. Но и с этим физическим недостатком он стремительно ворвался в элиту мирового спидвея. И новый удар судьбы. Сэм упал, мчась по длинному треку на скорости 160 км/ч. Переломы бедра, ноги, руки, носа. Врачи месяцами колдовали над ним, и наконец вынесли вердикт: вечный инвалид, ездить никогда не сможет. Но Ермоленко снова вернулся в спидвей. Казалось, Всевышний должен оценить этот подвиг. Но лишь дважды в мировых первенствах он был третьим — в 1985-м, а также 1987-м году, когда единственный раз финал проводился в два дня. Тогда Ханс Нильсен отыграл во второй гонке у американца все, что тот накопил в первой.

И вот удача, которую так долго пытался поймать Сэм Ермоленко, оказалась в его руках. На итоговой пресс-конференции в Покинге американец был предельно скромным: «Сегодня сразу несколько обстоятельств сложились для меня счастливо. Но я всю мою карьеру работал для этого. В свое время пришлось крупно поспорить с людьми, которые говорили, что я не смогу больше гоняться. Но я так хотел стать чемпионом мира!»



Прошедший год принес Сэму Ермоленко две золотые (личный и командный) и серебряную (парный) медали чемпионатов мира.

ШЕСТЬ РЕШИТЕЛЬНЫХ "НЕТ"



Сыр-бор тлеял давно, но прошлым летом полыхнул во всю мощь. Искры летели и в адрес ФИА, и в адрес гоночных «конюшен» из обоих противоборствующих лагерей. Пожар удалось погасить осенью, придя к компромиссным решениям в пересмотренных технических требованиях формулы 1. От прежних пунктов документа остались лишь горки пепла.

Чемпионат мира на автомобилях формулы 1 — предприятие, которое развивается очень динамично. Технический прогресс подхлестывается спортивной борьбой, конкуренцией. Но какие бы могучие финансовые, технические, организационные силы ни стояли за кулисами этого первенства, оно неизменно с самого первого, 1950-го года бытия, и формально, и по существу остается личным чемпионатом мира, то есть состязанием в спортивном мастерстве гонщиков. И автомобиль в этом чемпионате — всего лишь спортивный снаряд.

Однако этот снаряд год от года становился технически столь изощренно-сложным, экономически столь дорогим, что постепенно круг фирм, готовых вложить деньги и в постройку гоночных машин самого высокого ранга и списать их в расходы на рекламу, неумолимо сужался. Неудивительно, что в 1956—1957 годах на старт этапов первенства мира выходило по 15—19 гонщиков на машинах «Феррари» и «Мазерати». Поэтому ФИА вынуждена была с 1958 года ввести в гонках формулы 1 розыгрыш Кубка конструкторов. На какое-то время он поднял интерес небольших гоночных фирм, таких как «Купер», «Лотос», BRM, «Вэнуолл». Но постепенно все «конюшны» пришли к выводу, что расходы на постройку машин и содержание команды не могут быть покрыты призовыми деньгами и собственными отчислениями на рекламу.

Кризис наступил в конце 1967 года, когда шинные и нефтяные компании отказались нести бремя финансовых расходов, которые совершали гоночные команды. С 1968 года начался «век посторонних спонсоров». Первый шаг сделал Колин Чапмен, шеф фирмы «Лотос». Он подписал контракт с табачной компанией «Джон Плейер». Машины «Лотос» формулы 1 стали ее подвиж-

ными рекламными щитами: их золотисто-красные кузова напоминали коробки сигарет «Голд-Лиф», и сама команда получила имя «Голд-Лиф-Тим-Лотос».

Постепенно на спонсорские рельсы перешел весь мир формулы 1. Организаторы гонок строят свой бюджет не на доходах от билетов (они не могут покрыть всех затрат), а на рекламе. Она украшает автомобили и комбинезоны участников, защитные барьеры, судейские вышки. Организаторы за немалые деньги продают телекомпаниям право на прямую трансляцию гонок, ибо реклама, о которой шла речь, все время мелькает на телеэкранах. А чтобы телевидение постоянно передавало в эфир репортажи со всех этапов первенства мира, надо все время подогревать к этому чемпионату общественный интерес. Он, в свою очередь, сохранится, если на каждом этапе от старта до финиша будет идти бескомпромиссная борьба. Ее острота определяется сравнительно небольшой разницей в спортивном мастерстве двух с половиной десятков гонщиков, участвующих в чемпионате. Разброс же возможностей машин может оказаться очень широким — с большим преимуществом одного или нескольких автомобилей по отношению к большинству «тоже стартующих». Отсюда — необходимость не только жестко регламентировать развитие конструкции гоночных автомобилей, но и постоянно корректировать эти ограничения.

«Так, — скажут оппоненты, — значит, совершенно очевидно, что ФИА стала играть роль тормоза технического прогресса, значит, это организация — ретроград, ставящий препоны новым инженерным идеям».

Нет, нет и нет! Мы прекрасно видим, какая острая и напряженная борьба идет в чемпионатах формул «Форд», «Опель-Лотос» и других, где жестко ограничены не только возможности создания принципиально новых конструкций, но и маловероятны серьезные усовершенствования. В них много запретов: на использование несерийного мотора, широких шин, определенных материалов и технических решений. Цель — дать гонщикам равные (или близкие) технические возможности. Вот тогда сможем по результатам серии гонок выявить действи-

тельно сильнейших именно по спортивному мастерству, а не по большей сумме денег на покупку «победоносного» автомобиля.

Техническая политика в нашем автомобильном спорте тоже прошла через период требований «свободы технического творчества». Как и в мировом автомобильном спорте, для зародышевой стадии эта свобода была полезна. Но как только техническая база клубов и заводов становилась более серьезной, когда машину строили не из одних лишь узлов серийных легковых машин, стали возникать сложности.

Вспомним, когда гонщики спортклуба «Москвич» на тогдашнем МЗМА (ныне АЗЛК) получили три одинаковых машины «Москвич-Г4», гонки на первенство СССР в 1963—1966 годах в гоночном классе до 1500 см³ фактически превратились в игру в одни ворота. Автомобили эти были на голову выше других, и на старте тогда еле удавалось собрать десять участников, необходимых для розыгрыша золотой медали чемпиона страны.

Все страсти, недовольства, противоречия быстро улеглись, когда клубы смогли покупать одинаковые машины «Эстония-9», «Эстония-16» и т. д. Их делали по несколько десятков в год без оглядки на «свободу технического творчества», с единственной целью — дать гонщикам спортивный инвентарь с равными возможностями. В конечном счете побеждал тот, кто располагал более высоким спортивным мастерством, умел настроить свою машину применительно к особенностям трассы лучше других и мог построить зрелый тактический план ведения гонки.

Нынешняя ситуация в мире формулы 1 в чем-то сходна с описанной. В уравнивании шансов в области техники ФИА видит свою первейшую задачу, чтобы поддерживать интерес к тому спортивному шоу, в которое постепенно превратился чемпионат мира. Отсюда те шесть решительных «нет», которые ФИА недавно произнесла в адрес активной подвески колес, антиблокировочных систем в приводе тормозов, изменяемых на ходу геометрических параметров подвески колес, противобуксовочных систем, рулевого управления всеми четырьмя колесами, усилителей руля.

Естественен вопрос, а как с вкладом автомобильного спорта в развитие техники? А никак! Ибо многие решения изучены и испытаны на стендах-симуляторах, испытательных полигонах и даже внедрены на серийных моделях независимо от того, выдержали они экзамен на гонках или нет. По мнению Луки ди Монтеземоло, гоночного шефа команды «Феррари», высказанному минувшей осенью, девяносто пять процентов опыта, полученного в гонках формулы 1, не могут найти применения в серийных легковых автомобилях. Их пути, увы, с каждым годом расходятся все дальше.

ФИА поняла это давно — примерно четверть века назад. Проанализируем важнейшие ограничения, которые она ввела за этот период.

Первые антикрылья появились в 1968 году. Сначала на Большом призе Бельгии в июне стартовали «Феррари-312» с антикрылом на высоких стойках, затем такие устройства появились на «Лотосе-49В», «Брэбхэм-ВТ24» и других автомобилях. Эти антикрылья напоминали праздничные транспаранты — их «древки» опирались на верхнюю часть стоек подвески задних колес. Стойки перемещались в ходе гонки вверх-вниз, вправо-влево и, несмотря на хитроумные шарниры у основания «древок», они расшатывались, и поломки шли за поломками. Часто случались аварии.

Рон Тораньяк для улучшения сцепления передних управляемых колес в конце 1968 года установил на «Брэбхэм-ВТ26» и переднее крыло. Получился своеобразный «биплан». Однако два «древка» переднего крыла нельзя было укрепить на верхней части стоек передних колес — ведь они еще и поворачивались! И тогда он решил опереть переднее антикрыло на раму машины. В этом случае деформации «древок» исключались, как и поломки, но дополнительная нагрузка передавалась на передние шины не непосредственно, а через пружины подвески.

Частые поломки антикрыльев «транспарантного» типа, связанные с ними аварии и протесты гонщиков, заставили ФИА запретить такие устройства. Но одновременно она разрешила антикрылья, укрепленные жестко на раме или несущем кузове на высоте не более 800 мм от днища с ограничением по

ширине (переднее — не более 1500 мм, заднее — не более 1100 мм). В дальнейшем размеры крыльев корректировались, но запрета на них нет до сих пор.

Полноприводные машины формулы 1 увидели свет в 1969 году. Прогресс в постройке широкопрофильных шин еще не был значительным. Антикрылья создавали тогда недостаточно большую дополнительную нагрузку, чтобы ведущие колеса могли передавать без пробуксовки развиваемые трехлитровыми двигателями значительные крутящие моменты (35—37 кгс·м). Естественным было стремление сделать автомобили формулы 1 со всеми ведущими колесами. Однако влияние распределения тягового усилия, блокировки межосевого и межколесных дифференциалов на характеристики управляемости не было достаточно изучено гоночными фирмами. «Лотос-63», «Матра-MS84», «Мак-Ларен-M9A», «Косворт» не показали обнадеживающих результатов. Их управляемость оставляла желать лучшего, доводка затянулась, а дилетантский «метод тыка» для гонок оказался просто опасен.

От машин 4×4 отказались все, кроме Чапмена. Кстати, он же построил в 1968 году полноприводный «Лотос-56» с газовой турбиной, который без успеха выступал в Индианаполисе. Вариант «56В» для гонок формулы 1 оказался малоприменимым. Запоздалая реакция турбины на подачу газа неизбежно делала ав-

томобиль аутсайдером, и даже Грэм Хилл и Эмерсон Фиттипальди не могли финишировать в сезоне 1971 года выше седьмого места на таком малопослушном болиде. В конечном итоге ФИА решила запретить применение газовых турбин и привода на все колеса в формуле 1.

«Гоночный пылесос» первым предложил американский конструктор Джим Холл. Он реализовал свою идею на спортивном прототипе «Чаппараль-2G» в

«Биплан» из двух антикрыльев «транспарантного» типа на «Брэбхэм-ВТ26» 1968 года. Переднее крыло закреплено на раме, заднее — на стойках задней подвески. Внутреннее заднее колесо на повороте своей верхней частью отклоняется внутрь виража и «древко» вместе с ним. Перекосы (на снимке хорошо видна непараллельность антикрыльев) крепления древка сопровождались поломками.

Полноприводный «Лотос-63» 1969 года был оснащен межосевым дифференциалом. Две машины стартовали на гонках Большого приза Англии в Сильверстоуне: Д. Майлз финишировал десятым, И. Бонньер — сошел. Ж. Бельтауз на «Матра-MS84» занял девятое место, Д. Белл на четвертом полноприводном автомобиле, «Мак-Ларен-M9A» гонку не закончил.



1970 году. Ее реанимировала в 1978 году команда «Брэбхэм» на модели «BT46». Пространство между днищем этого автомобиля и поверхностью дороги с четырех сторон замыкали эластичные шторки (или «юбки», как их стали позже называть). Установленный в задней части кузова осевой вентилятор отсасывал воздух из этого замкнутого пространства, а наружное атмосферное давление создавало дополнительную нагрузку на кузов, раму и через пружины подвески на шины.

Старты «Брэбхэма-BT46» вызвали многочисленные протесты гонщиков: следовать за такой машиной было невозможно — вентилятор «поливала» струей пыли и мелких камешков. ФИА вынуждена была запретить «гоночный пылесос».

Тем не менее идея Джима Холла и Гордона Марри оказалась Чапмену здоровой: на «Лотосе-78» и «Лотосе-79» он для отсоса воздуха использовал эффект «трубки Вентури». Внутри кузова машины поток воздуха для охлаждения радиаторов был направлен так, чтобы создавать под машиной разрежение. В 1979 году почти все команды стали копировать конструкцию Чапмена. Но — как всегда «но» — пространство под кузовом должно было иметь как можно меньшую высоту. Следовательно, подвеска колес должна быть очень жесткой, чтобы свести ход колес (изменение дорожного просвета) к минимуму. Езда на такой машине



со скоростью 270—280 км/ч была мучительной. Автомобиль формулы 1 напоминал сверхскоростной карт по своему поведению, и ФИА запретила «юбки».

Несколько раньше, в 1976 году, «Тиррел» и «Марч»

Шестиколесный «Марч-761» 1976 года выполнен по колесной формуле 6×4 в противоположность «Тиррелу-Р34» с формулой 6×2. Последний был более успешным: одно первое, девять вторых и четыре третьих места. «Марч» остался просто одним из экзотических экспериментальных автомобилей. С 1981 года ФИА запретила модели, имеющие более четырех колес.

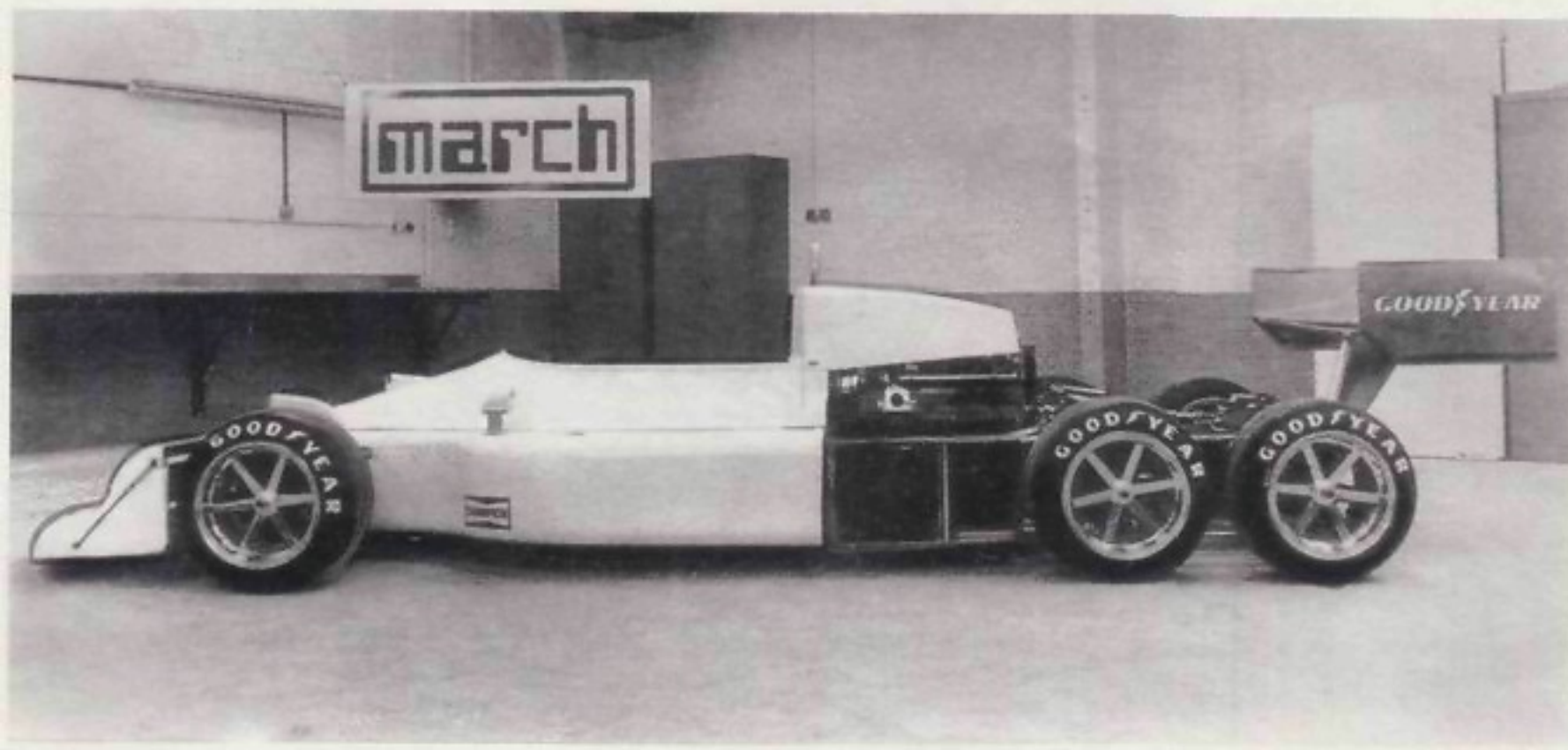
построили **шестиколесные машины**. В первом случае — с двумя парами колес малого диаметра впереди, чтобы снизить возмущение воздушного потока, обтекающего переднюю часть кузова. Во втором — для увеличения опорной площади у шин ведущих колес. ФИА усмотрела в таких конструкциях ненужное усложнение, которое удорожало машину.

Эра турбонаддува достигла кульминации в двигателях «Порше», «Рено» и «Хонда» — невероятно сложных, дорогих в доводке и в случае надежной работы не оставлявших шанса на успех другим командам. Риск сокращения круга соперников стал очень велик, чемпионат мог потерять зрелищность,

Газотурбинный «Лотос-56В» 1971 года с приводом на все колеса. Лучший результат, показанный на этой машине, — восьмое место Э. Фиттипальди на Большом призе Италии. Автомобиль расходовал в 2,5 раза больше топлива, чем конкуренты, и с запозданием в 3 секунды реагировал на педаль газа.

имидж «супер-шоу». ФИА держалась до последнего момента, и когда стало ясно, что и этим трем гигантам двигателестроения формула 1 стала финансово обременительной, поставили крест на моторах с турбонаддувом.

Новая гоночная формула с 3,5-литровыми моторами без наддува, казалось, была





довольно экономичным решением для команд. Но очень быстро многие из них распознали широчайшие возможности электроники и отдали функции контроля за важнейшими системами и узлами бортовым компьютерам. Казалось, ничего плохого в этом нет.

К тому времени антиблокировочные системы в приводе тормозов (АБС) и противобуксовочные устройства (ПБУ) нашли применение на серийных автомобилях. Первые оказались полезными во время гонок в дождливую погоду, вторые — при рез-



«Брэбхэм-ВТ46» 1978 года. Осевой вентилятор (виден в задней стенке) отсасывал воздух из-под машины, благодаря чему создавалась дополнительная нагрузка, прижимающая шины к дороге. Вентилятор гнал пыль и мелкие камешки в лицо преследователям.

На «Лотосе-79» Марио Андретти в 1978 году стал чемпионом мира. Всю ширину кузова справа и слева занимали воздуховоды-диффузоры. Они вытягивали воздух из-под машины, создавая присасывающий эффект. Дорожный просвет уплотнялся «юбками» из материала «Лексан». ФИА запретила их в 1983 году.

Двигатель «TAG-Порше» 1986 года с турбонаддувом, которым оснащались «мак-ларены», был невероятно дорогим, как и конкурентные моторы «Хонда», БМВ, «Рено» и «Феррари».



ком старте, когда гонщику бывает сложно согласовать действия сцеплением, педалью акселератора и любая незначительная ошибка ведет к потере нескольких мест на первом круге. И та и другая система — с электронным управлением. Причем последняя включает в себя так называемый электронный акселератор. Нажатие гонщиком на педаль газа — всего лишь стартовый сигнал исполнительной системе, которая по заложенной в нее программе устанавливает открытие дросселя, величину подачи топлива, состав смеси, уравнивает с ними опережение зажигания и синхронизирует их со сцеплением колес с дорогой и избранной передачей.

Автоматизированное переключение передач опять же базируется на электронике. Для переключения вверх или вниз гонщик лишь нажимает кнопку на рулевом колесе. Выжим сцепления, подача газа, перемещение кареток, дозировка действий и соотношение их по времени — забота компьютера с соответствующей программой.

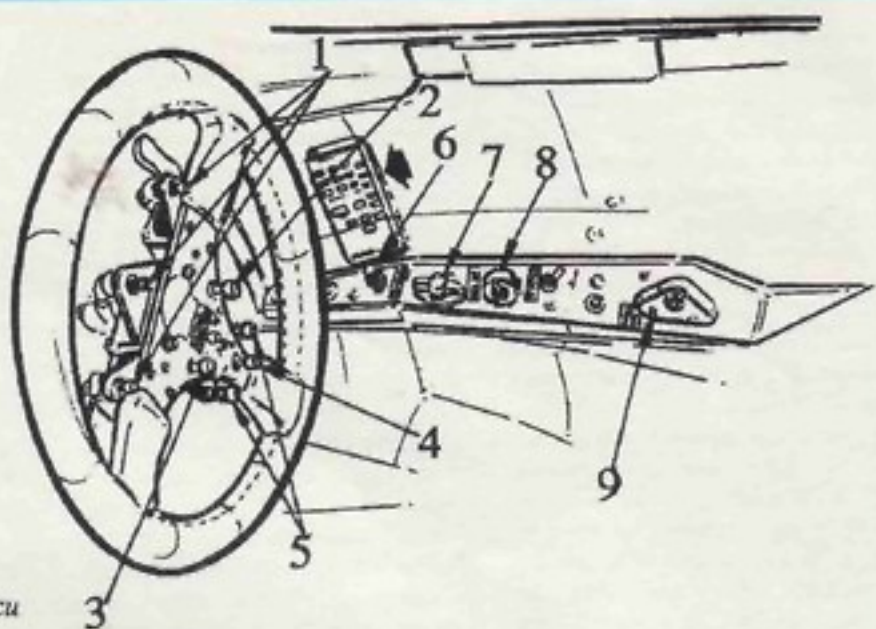
Многие гонщики скептически отнеслись к таким новшествам, полагая, что они деальвируют мастерство спортсмена. Результаты системы «гонщик — машина» в этом случае все больше зависят от безотказности и технического совершенства ее второго компонента. Вот что говорит по этому поводу Айртон Сенна.

«Я не уверен, что с точки зрения гонщика такое направление верно. То, чего я боюсь — это утраты человеческих качеств, ... чувствуя, что тем самым мы пренебрегаем вкладом спортсмена. Например, если нынешние полуавтоматические коробки передач в конце концов уступят место полностью автоматическим, тогда вы столкнетесь с ситуацией, когда входите в поворот, нажимаете кнопку, а электроника делает за вас все. И гонщику не надо задумываться о возможности «перекрутить» двигатель, если он переключается слишком рано на низшую передачу. Она включится сама и безошибочно, пока, конечно, вся система не развалится...

И помимо всего прочего, чемпионат-то задуман как личный, то есть среди гонщиков — вот за что нам платят так немало — и все электронные приоритеты для личного первенства, для

Пульт управления автомобилем «Мак-Ларен-МР4/8»:

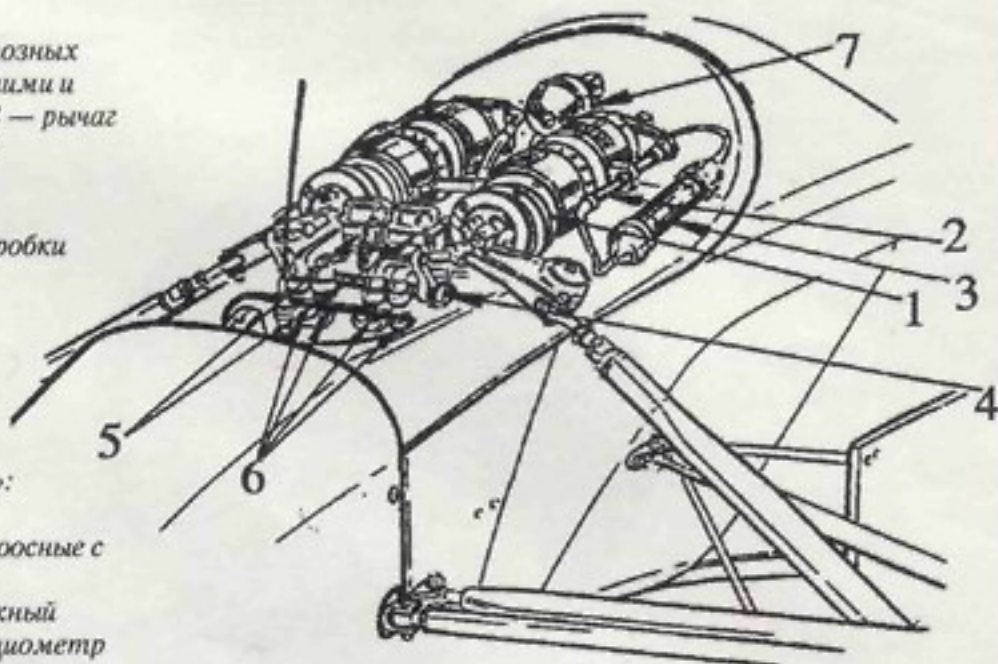
1 — кнопки селекторов для управления различными программами (автоматическими и полуавтоматическими) коробки перемены передач; 2 — кнопка выключения ограничителя оборотов двигателя; 3 — кнопка выключения радиопереговорного устройства; 4, 5 — кнопки регулирования состава смеси в системе питания двигателя; 6 — кнопка выключения ПБУ; 7 — регулятор распределения тормозных усилий между передними и задними колесами; 8 — рычаг включения заднего хода; 9 — рычажок селектора автоматической коробки передач.



Подвеска передних колес

«Мак-Ларен-МР4/8»:

1 — винтовые пружины подвески, соосные с гидроцилиндрами, изменяющими дорожный просвет; 2 — потенциометр (электрический датчик перемещений пружины); 3 — усилитель электрических сигналов; 4 — торсион, стабилизатор поперечной устойчивости; 5 — электрические гидроклапаны; 6 — датчики; 7 — гидроаккумулятор.



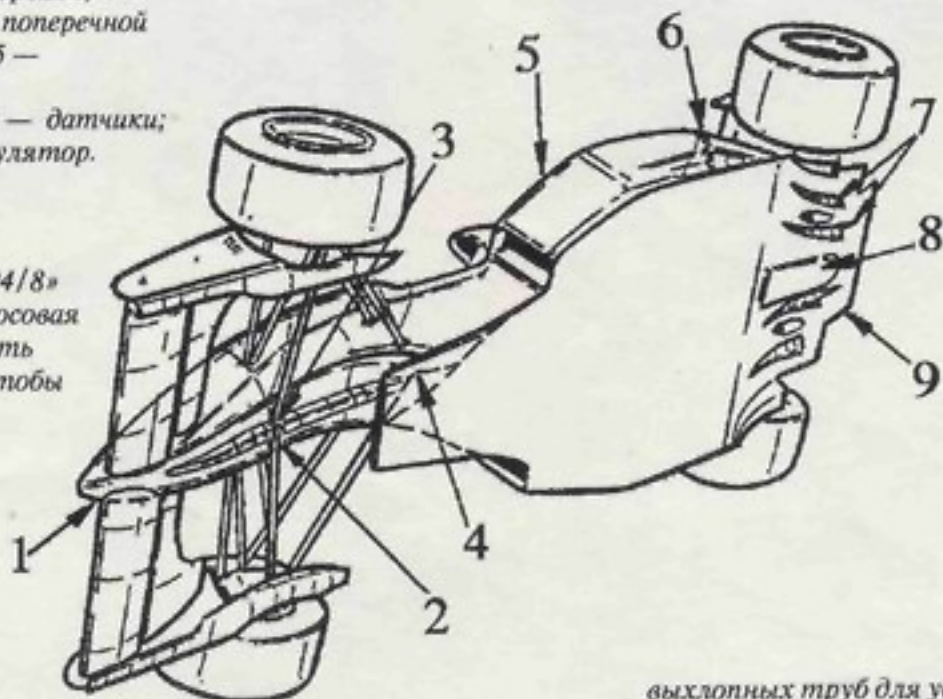
Вид снизу на «Мак-Ларен-МР4/8» 1993 года:

1 — носовая часть кузова, чуть приподнятая, чтобы создавать увеличенную нагрузку на передние колеса от передних антикрыльев; 2, 3 — вынесенные к продольной оси точки

крепления рычагов передней подвески; 4 — плоская часть днища, которая должна, как указано в технических требованиях, простирается от задней кромки передних

колес до передней кромки задних; 5 — боковые обтекатели; 6 — выход охлаждающего воздуха в зону у задних колес; 7 — вывод

выхлопных труб для усиления вытяжки потока воздуха из-под кузова; 8 — обтекатель под коробкой передач; 9 — выгнутый вверх поддон, действующий как антикрыло.



выявления лучшего гонщика ни к чему.

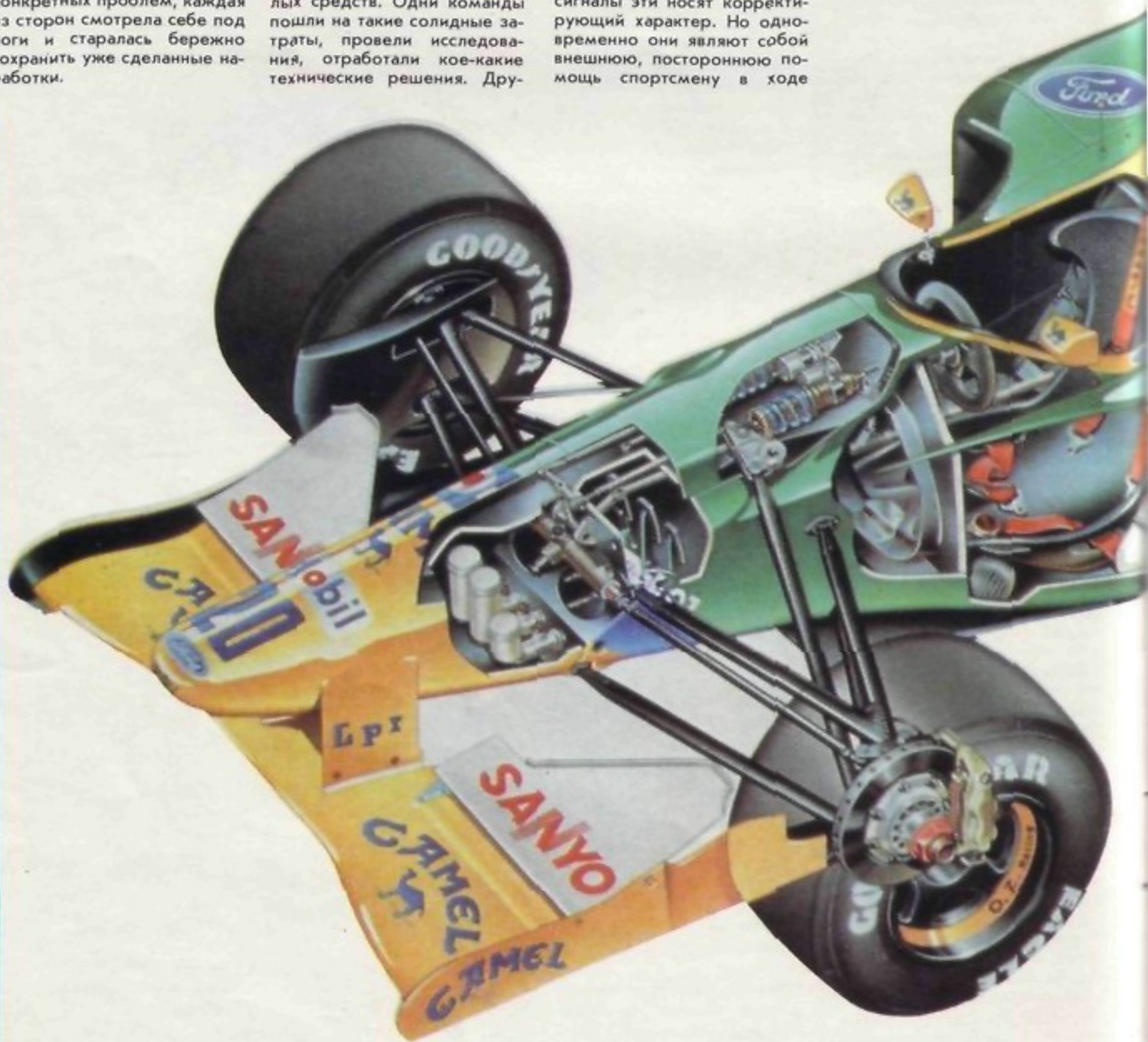
Прогресс и усовершенствования не остановишь. Но их надо направлять и контролировать для пользы спорта, бизнеса и шоу».

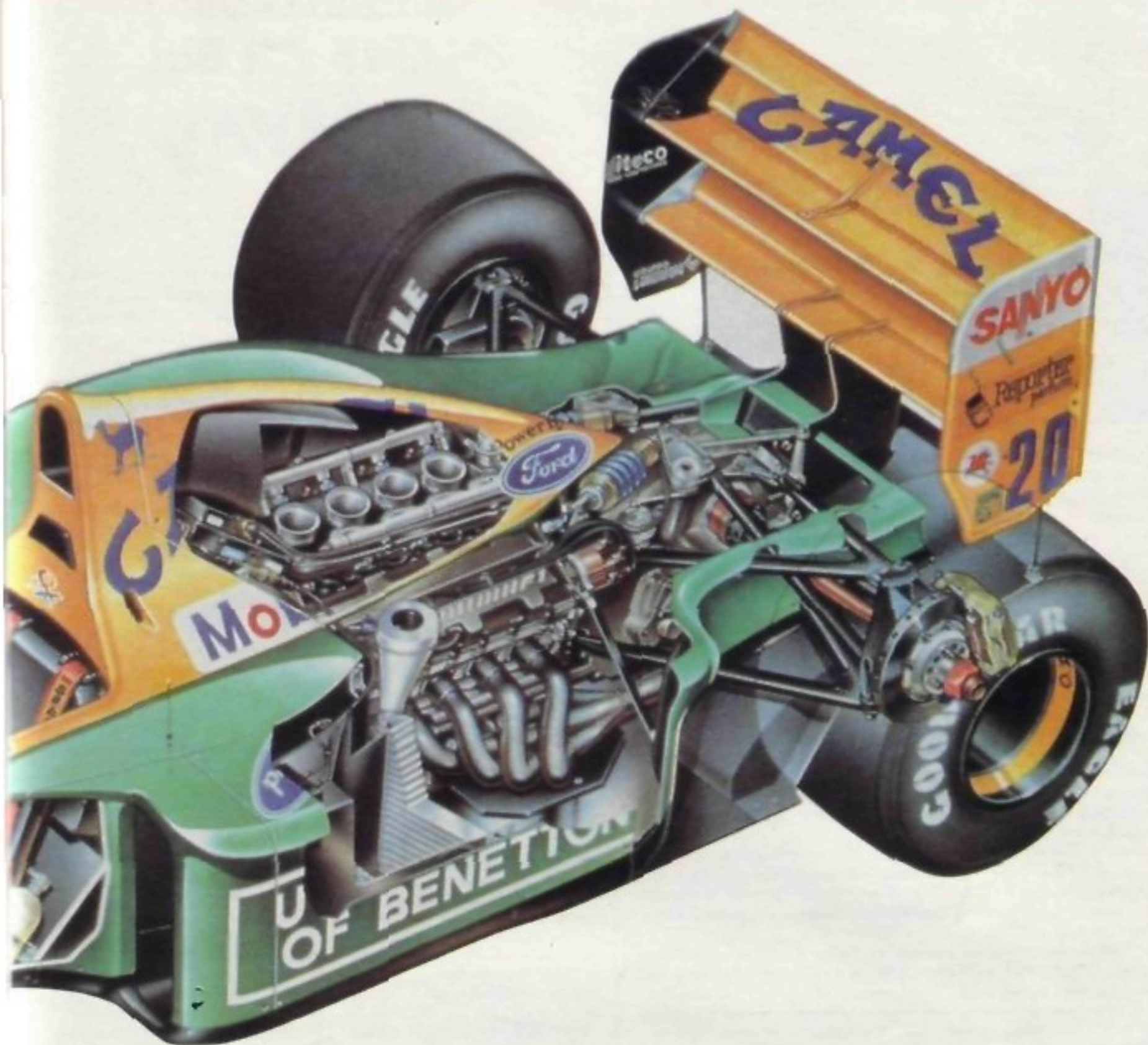
«Мак-лареновский» босс Рон Деннис полагает, что подобные регулирующие положения и правила действительно нужны, и они должны независимо регламентировать и технические требования, и спортивные правила, и коммерческие соображения. В общих словах и гонщики, и изготовители гоночных машин, и организаторы разделяли эту мысль. Но как только дело доходило до конкретных проблем, каждая из сторон смотрела себе под ноги и старалась бережно сохранить уже сделанные работы.

Активная подвеска колес родилась после различных ограничений, введенных ФИА в отношении аэродинамических устройств. Задача такой подвески — сохранение неизменным дорожного просвета (им определяется постоянство аэродинамических характеристик и дополнительной вертикальной нагрузки на шины) при разгоне, торможении, преодолении трамплина, на поворотах. Дорогостоящие гидравлические узлы высокой точности (один гидронасос в Англии стоит примерно столько же, что и «Форд-Фиеста»), компьютеры, разработка программ для них требуют немалых средств. Одни команды пошли на такие солидные затраты, провели исследования, отработали кое-какие технические решения. Дру-

гие этого не делали — дорого — и теперь требуют, чтобы соперники отказались от уже достигнутого.

Ничуть не лучше обстоит дело и с такими разработками, как **четыре управляемых колеса**, изменение на ходу с помощью гидравлики взаимного расположения рычагов подвески колес, применение усилителя руля с изменением на ходу кинематики рулевого привода. Добавим сюда еще и соображение о том, что все электронные системы, управляющие работой тех или иных узлов, не только самоуправляющиеся, но могут контролироваться из боксов по радио. Понятно, что сигналы эти носят корректирующий характер. Но одновременно они являют собой внешнюю, постороннюю помощь спортсмену в ходе





борьбы. Она может решающим образом влиять на конечный результат состязаний и поэтому в соответствии просто с соревновательным духом должна быть запрещена.

Эти доводы, как и доводы гонщиков, производителей, организаторов, соображения спонсоров, заинтересованных в снижении расходов на шоу Ф1, должны были быть рассмотрены и взвешены. Бесчисленные дебаты, компромиссы, контр-компромиссы в конце концов привели к соглашению спорящих сторон. По этому поводу глава ФОКА Бернард Экклстоун заявил осенью: «Я рад, что это произошло. Впервые за

долгое время я горд за все наши «конюшнии».

К какому же решению пришли? Прежде всего сказали «нет» ABS, ПБУ, активной подвеске колес, изменяемой геометрии подвески, управлению поворотом всех колес, усилителям руля, которые выполняют и иные функции, кроме уменьшения усилия на рулевом колесе. Это позволит снизить затраты на доводку и содержание гоночных автомобилей, обострит борьбу, повысит вклад гонщика.

Кроме того, в интересах удешевления содержания «конюшнии» решено, чтобы за сезон каждая команда из

двух машин располагала бы только 64 новыми двигателями. И наконец телеметрическая связь отныне разрешена только в одну сторону — от машины в боксы, но не наоборот.

Появились, тоже с 1 января этого года, новые нюансы в технических требованиях. Так, наибольшее количество передач ограничено семью, а наименьшее — четырьмя. Подключение автоматической системы регулирования тягового усилия допускается только в моменты перехода с одной передачи на другую.

Разрешено дозаправлять в ходе гонки машины, что с точки зрения пожарной без-

опасности просто нелепо. Заправочное устройство должно подавать топливо в бак (емкость его не более 200 литров) самотеком со скоростью 120 литров за 10 секунд. И еще надо отметить, что очки за результаты, показанные на каждом этапе, будут начисляться за первые десять мест.

Пусть новые требования и в самом деле сыграют ту положительную роль, на которую рассчитывали их инициаторы. А эти шесть «нет», возможно, уйдут в историю, как антикрыло «транспарантного» типа или как «гоночный пылесос».



Уверенная победа Найджела Мэнселла в гонках "Индикар" сделала его любимцем Америки. За океаном англичанина называли пилотом года, осыпав всевозможными наградами — одних только призовых долларов на него свалилось более двух с половиной миллионов. Но, конечно, на родине победы Найджела вызвали еще больший энтузиазм.

На церемонии чествования лучших британских автогонщиков сезона в Британском Клубе Гоночных Водителей Мэнселл был в центре внимания. Из рук директора BRDC Джона Фитцпатрика он получил высшую награду Клуба — Золотую звезду. Она стала пятой в коллекции экс-чемпиона мира — первую тогда еще пилот "Феррари" добыл в 1989 году. Кроме того, Найджел стал обладателем приза Клуба ERA, вручаемого ежегодно тому, кто достигнет на отечественной машине лучших результатов за пределами Соединенного Королевства, а также Кубок Эрла Хау — сильнейшему британцу в "Инди-500".

Другая Золотая звезда была вручена Деймону Хиллу. Сын двукратного чемпиона мира получил еще три награды — Кубки Ричарда Симана (набравшему наибольшее количество очков в международных гонках), Джона Кобба и Джонни Уэйкфилда (за лучшее время круга в Сильверстоуне).

Не намного отстал от своих гораздо более именитых земляков 26-летний Келвин Берт. Национальный чемпион формулы 3 получил Серебряную звезду BRDC, Кубки Грэма Хилла (наиболее отличившемуся пилоту национальных "формул") и Спенсера Чаррингтона (лучшему британцу в Ф3).

Отмечены наградами обладатель Кубка конструкторов Фрэнк Вильямс, четырехкратный чемпион IMSA и победитель Ле-Мана — 93 Джефф Брэбхэм, команда "Пол Стюарт Рэйсинг" — победы Берта в Ф3, Франкитти в "Опель-Лотос" и третье место Дейвида Коултарда в Ф3000, — гонщик-любитель Филлип Адамс и 20-летняя надежда английского автоспорта Дарио Франкитти.

На новом "Вильямсе-FW16" в передней подвеске вместо пружин используются торсионы. Первый и до сих пор единственный раз такое решение в формуле 1 применил Джон Барнард в 1989 году на "Феррари-648".

В "Феррари" продолжается концентрация сил. Зимой в Маранелло переехали восемь новых инженеров. Трех из них Жан Тодт, менеджер команды, переманил из "Пежо Тальбо Спорт", двоих — из "Ламборгини". Кроме того, возвратились в "Феррари" когда-то работавшие там Лунддон Маццола ("За-

убер") и Густав Брюннер ("Минарди"). Самым же сенсационным приобретением Тодта стал Озаму Гото, бывший главный инженер "Хонды", впоследствии перешедший в "Мак-Ларен".

27 декабря прошлого года после тяжелой болезни в возрасте 75 лет скончался бельгиец Андрэ Пилетт. В 1951—1964 годах он участвовал в девяти Гран-при и четыре раза сумел финишировать в шестерке лучших. Среди его достижений — три победы в 24-часовых гонках легковых автомобилей в Спа.

КОНКУРС ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ ФОРМУЛУ ?

Год назад, подводя итоги второго конкурса знатоков, мы обещали вам трудные вопросы. Но насколько они трудны, выяснилось, только когда в адрес редакции стали приходить первые письма. В среднем на каждый вопрос ответили чуть больше пятой части участников — это ощутимо меньше, чем и год и два назад. Даже такие матерые знатоки Ф1, как победители и призеры наших предыдущих конкурсов В. Степанов, В. Шевчук, А. Кульчицкий, на этот раз не сумели исчерпывающе точно ответить на вопросы.

Тем большее восхищение всей нашей редакции вызвала Светлана Журкина. Она справилась со всеми (!) вопросами, допустив лишь две неточности, и ошиблась всего на очко в ответе на последний, самый трудный вопрос. На приглашение принять участие в конкурсе откликнулись восемь представительниц слабого пола. И две из них попали в число лауреатов. Bravo, милые дамы!

С первым вопросом большинство справилось хорошо. Менее четверти читателей не признали в этой машине «формулу 1». Зато больше половины уверенно ответили «да». Правда, вариантов было много — от «Лолы-Т371» до некоей «Тойоты формулы 1». А 30 конкурсантов по белой окраске с красным кругом, фамилии гонщика (Хауден Ганли), характерной для середины семидесятых годов форме кузовных панелей, узнали японский автомобиль «Маки-F101». Дважды машина пыталась выйти на старт этапов чемпионата мира 1974 года — в Англии и Германии. Но сделать этого Ганли не удалось.

Второй вопрос вызвал еще меньше затруднений — все, кто внимательно читал АМС, правильно назвали количество очков, набранных командой «Лижье». До начала сезона-93 французская «конюшня» имела их на своем счету 313. Однако среди ответов были и довольно любопытные цифры — от 6 до 2170 (нужно заметить, что на счету «Мак-Ларена», самой результативной команды формулы 1, сейчас 1865,5 очка).

«Третий вопрос — полече, — написал нам А. Тимохин из Балаково. — 168 пилотов выигрывали Гран-при, проводившиеся в рамках чемпионата мира Ф1». Однако именно этот вопрос оказался одним

из самых трудных. Только 9 человек сумели отыскать многочисленные ловушки, запряженные в самой формулировке. Дело в том, что в 1952—1953 годах мировое первенство проводилось на автомобилях формулы 2, поэтому из числа победителей следует исключить П. Таруффи, одержавшего свою единственную победу в 1953 году. Кроме того, с 1950 по 1960 год этапом чемпионата была «Инди-500». Однако знаменитая американская гонка никогда не носила имя Гран-при. Значит, за вычетом еще и десяти американцев (Б. Вукович побеждал дважды) остается 69 человек. Справедливости ради следует сказать, что некоторые критиковали нас за этот вопрос. «Он довольно скучный, и ответить мог только тот, кто имел хороший статистический материал», — написал нам А. Кульчицкий.

Зато четвертый вопрос вызвал «оживление в зале». «Настоящая находка для любителей пива!» — считают некоторые. Вы правильно поняли нашу мысль — задником торжественной церемонии награждения служит реклама канадской пивной фирмы «Молсон», а значит дело происходит на Гран-при Канады 14 июня 1992 года. Подсказкой могло послужить и то обстоятельство, что М. Шумахер стоит не на первой ступеньке пьедестала. Именно

этот вопрос стал самым легким — на него ответили почти три четверти читателей.

Следующий же, пятый вопрос, более чем для половины претендентов на звание «суперзнатока Ф1» послужил камнем преткновения. Правда, более трети авторов писем вспомнили АМС № 4 за 1990 год, где можно было обнаружить советский флаг на самой что ни на есть «формуле 1» — автомобиле «Лайф-Ф190» команды «Лайф-Пик». Серп и молот на его борту — символ участия в создании машины советской оборонной промышленности. А вот о том, что впервые советская государственная символика появилась на автомобиле Ф1 пятью годами раньше, знали только девятые. «Тоулмен-ТГ185» в 1985 году выступал в цветах «Юнайтед Колорс оф Бенеттон» — на белом фоне россыпь национальных флагов тех стран, где продается одежда фирмы «Бенеттон». Среди них — и флаг СССР.

А вот шестой вопрос больших затруднений не вызвал. Правда, некоторые авторы писем сразу опустили руки: «Не имею ни малейшего представления, где находится эта трасса...» — написал нам Д. Кравцов из белорусской Орши. Но более пытливые наши читатели (а их оказалось свыше 40 процентов), даже не имея коллекции схем различных трасс, прочли надписи на испанском языке, сопоставили их с названиями поворотов и сделали единственно правильный вывод — это «Харама» в Испании, на которой девять раз — с 1968 по 1981-й год проводились Гран-при формулы 1.

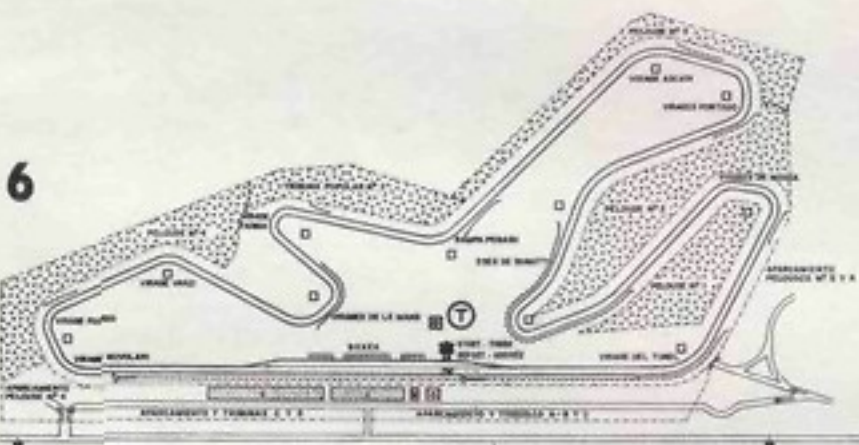
Гораздо труднее оказался седьмой вопрос. Гран-при Монако впервые состоялся в 1929 году, а автомобиль (не команда, а автомобиль) «Феррари» дебютировал в этой гонке девятнадцатью годами позже. За рулем «Феррари-125» под номером 36 сидел русский эмигрант — князь Игорь Трубецкой. К сожалению, как гонщик он почти неизвестен, хотя и одержал однажды победу в «Тарга-Флорио» — в том же 1948 году и тоже на «Феррари» вместе с К. Бьондетти. К тому же эмигрантов, да еще и князей, до недавнего времени у нас не жаловали. А потому, очевидно, подавляющее большинство наших корреспондентов не справились с этой задачей. Кандидатов же на почетную роль дебютанта «Феррари» в Монако называлось множество — от отца и сына Аскари до Кларка, Икса и даже Бергера.



1



4



8



Но не стоит отчаиваться, право! Тем более, что с восьмым вопросом вы справились просто прекрасно. 90 процентов знатоков узнали пилотов команды «Лотос» сезона-92 Дж. Херберта и М. Хаккинена. И хотя некоторые путали их с Т. Бутсеном, Ю.-Я. Лехто и К. Фиттипальди, еще пятеро самых-самых знатоков узнали конструктора «Лотоса» Криса Мэрфи.

Но больше всего порадовали нас ответы на девятый вопрос. Хотя некоторые наши читатели продолжают считать, что прогнозам не место в соревновании знатоков, по нашему глубокому убеждению, элемент случайности придает конкурсу больше состязательности, несколько выравнивая шансы. С другой стороны, согласитесь, только истинные знатоки формулы 1 после проваленных А. Сенной летних гонок смогли предугадать его осенний взлет и поставили бразильца на вторую ступеньку пьедестала. Таких знатоков оказалось более 12 процентов. А москвич Вячеслав Катальников сумел даже назвать первую четверку сезона-93.

Самым же трудным, как мы уже говорили, оказался последний, десятый вопрос. Лишь трое суперзнатоков угадали отрыв победителя Кубка конструкторов-93 от команды, занявшей второе место, — 84 очка. К тому же большинство конкурсантов не верили в возможности «Мак-Ларена», поставив на второе место «Бенеттон».

Итак, третий по счету конкурс формулы 1 завершен. Он оказался самым трудным, самым неожиданным по результатам и самым ... молодым. Средний возраст участников — 19 лет. И хотя лауреаты конкурса уже перешагнули 20-летний рубеж, им, как выяснилось, растёт отличная смена. Лучшими же среди «юниоров» оказались 13-летний Мурат Шидаков из Кара-чаевска и 12-летний Роман Скворцов из поселка Белый Городок Тверской области.

НАШИ ЛАУРЕАТЫ

1. Светлана Журкина (С.-Петербург)
2. Николай Деревянный (Львов)
3. Александр Кульчицкий (С.-Петербург)
4. Елена Доронина (С.-Петербург)
5. Вильям Шевчук (Ровно)
6. Виктор Спирин (Москва)



Люди формулы 1

ЧЕЛОВЕКУ СВОЙСТВЕННО ОШИБАТЬСЯ

«В... вы знаете, господин Феррари, что сказал мне этот мальчишка? Что он боится, что недостойн такой чести. Он боится! Каков чертенок!» — лицо Марко Пиччинини пылало праведным гневом. «Вот как...» — ястребиный нос «Коммендаторе», казалось, изготовился клонуть собеседника, глаза за темными стеклами очков разглядеть было невозможно. А про себя «старый хозяин» подумал: «Значит, я не ошибся в этом французе. Малый далеко пойдет. И потому совершенно необходимо, чтобы он ездил за «Феррари»».

Сезон 1980 года со стороны был настоящим позором для «гарцующих лошадок из Маранелло». Все силы команды были брошены на создание турбомотора, без которого — это было совершенно ясно Энцо Феррари — нечего и думать о победах. Сиюминутные интересы были принесены в жертву, так что «Феррари» показывала результаты, годные разве что для новичка Ф1. Больше всех негодовал по этому поводу Йоди Шехтер. Чемпион мира не мог смириться с тем, что его обгоняют на два-три круга, и ругал итальянские «формулы» последними словами. А этого «Коммендаторе» никому не простил бы.

Незаменимым в Маранелло был только один человек — сам хозяин, это уже полвека было девизом «Скудерии». И Феррари стал внимательно приглядываться к пилотам формулы 1: кто сможет заменить строптивого южноафриканца?

Долго искать не пришлось. Четыре старта из первого ряда, два «поула», победа и три лучших круга Дидье Пирони из «конюшни» Ги Лижье стали лучшей рекомендацией. К тому же 28-летний француз был не только очень быстрым на трассе, он казался спокойным и вдумчивым... Короче, Энцо решил запустить пробный шар — послать к французцу для переговоров своего тим-менеджера Пиччинини.

Как, наверное, у любого пилота формулы 1, у Пирони был собственный план восхождения к титулу чемпиона мира. Но опытный шеф-механик «Феррари» и предположить не мог, насколько прямо-таки математически расчетлив и выверен план французца. Буквально каждый свой шаг Дидье про-

граммировал с прагматической точностью, не оставляя места для ошибок, просчетов, оплошностей.

Нет, конечно, отказ от предложения «Феррари» не означал, что Пирони устраивает место в «Лижье». Скорее это был гроссмейстерский ход, приблизивший его к заветной цели. Ведь за чем-то еще раньше Дидье, связанному контрактом с «Лижье», а значит и с французскими сигаретами «Житан», понадобилось вести тайные переговоры с «Малборо». Пирони рассчитывал каждый свой шаг, будто сапер, не только пытаясь набить себе цену, но и стремясь поставить знаменитую «конюшню» в положение просителя. И хитро завязанная комбинация Дидье закончилась полным успехом: через пару месяцев после визита Пиччинини ему позвонил теперь уже сам Энцо Феррари.

А еще через несколько месяцев, 15 сентября 1980 года, на официальном объявлении нового трансфера «Коммендаторе» пришлось вставить в свою речь очень важный пункт: «В следующем году мои пилоты будут в абсолютно равных условиях!» Думается, что и это решение было принято Феррари под прессингом прагматичного француза.

Однако, право, не стоит списывать все победы Пирони лишь на его трезвый расклад. Вооружившись одним этим качеством, трудно рассчитывать на успех даже в подкидного дурака, не то что в «большом цирке» Ф1. Здесь нужен еще как минимум гоночный талант. Коим Пирони, к счастью, обладал в избытке. К тому же он был не только «наездником», а настоящим инженером.

«Впервые я увидел Дидье в Маны-Кур в 1975. Он уже тогда был не просто симпатичным парнем, а пилотом — умным, чрезвычайно работоспособным, честолюбивым. Дидье первым среди сверстников понял, какую огромную пользу могут принести обычные испытания автомобиля, которые многие считают нудной рутинной», — вспоминал Мишель Тету, много лет проработавший конструктором в «Рено» и «Лижье».

Кто знает, может быть, именно это качество помогло Пирони, лишь в 22 года добившемуся заметного успеха (1974 год — победа



Первая победа пришла к Пирони в 1980 году, когда он выступал на «Лижье-JS 11/15».

Дидье на последнем круге обошел своего товарища Жилья Вильнева и стал победителем Большого приза Сан-Марино. Пирони всегда был человеком внезапных и необратимых решений, а потому неизвестно, чем он руководствовался, по-пиратски отбирая победу у своего друга. Почти наверняка ему претили любые табу и ограничения, и он хорошо помнил обещание Энцо Феррари. Не забыли? «Абсолютное равенство между моими пилотами!» А может, Дидье просто соскучился по высшей ступеньке пьедестала? Неудовольствие в 0,366 секунды принесло ему второй в жизни Гран-при. Зато стоило друга — Жилья больше не сказал ему ни слова никогда в жизни. Но самое страшное для прагматика Пирони было не в этом — в лице Энцо Феррари, любимцем которого был Вильнев, Дидье приобрел себе недруга. А через две недели, когда канадец разбился, недруг превратился во врага...

После гибели Вильнева на тренировке Большого приза Бельгии потрясенный «Коммендаторе» немедленно

во французском первенстве формулы «Рено»), затем стремительно взбежать по ступенькам, ведущим в «королевский» класс автогонок.

С первой частью своей программы восхождения к мечте Дидье справился блестяще. На одном дыхании он пронесся через европейскую формулу «Рено», чемпионат Ф2. И вмиг попал под бдительное око лучшего специалиста Ф1 по открыванию талантов — Кена Тиррела. Вскоре «дядюшка Кен» позвал Дидье в свою команду, где 26-летнему пилоту пришлось стать фоном для куда более опытных Патрика Деспайе и Жана-Пьера Жарье. В 1978-м, в общем, так оно и было — Пирони, набрав семь очков, занял лишь 15-е место в чемпионате, в то время как Деспайе выиграл гонку в Монте-Карло и взобрался на десять ступенек выше. Но уже в следующем сезоне Дидье выглядел несколько не хуже первого номера команды. Дважды поднявшись на пьедестал почета — в Бельгии и США — он разделил с Жарье, которого когда-то называли чемпионской надеждой французов, десятое место. И немедленно был замечен хозяином «Лижье».

Теперь уже Пирони времени даром не терял. Январь, Бразилия — он второй на старте. Март, Южная Африка — третий в гонке. И наконец 4 мая 1980 года Дидье становится победителем

Гран-при Бельгии, почти на минуту опередив будущего чемпиона мира Алана Джонса. А еще за несколько недель до этого в дверь Пирони постучался Марко Пиччинини.

«В некоторой степени титул чемпиона мира становится для меня абстрактной мечтой. Но как только представится возможность осуществить ее, шанс этот упущен не будет!» Пирони не сорил словами, а всегда пользовался правилом «сказано — сделано». Шанс заполучить чемпионскую корону появился у француза в 1982 году. Конструкторский штат «Феррари», возглавляемый выписанным из Англии Харви Постлтуэйтом, подготовил новое шасси с использованием сотового мате-

риала «Номекс». В свою очередь мотористы команды справились с капризами турбонаддува, да и сам Дидье свикся с новой машиной. А уж в таланте и рассудительности француза не сомневался никто. Полноправным фаворитом Пирони вступал в сезон 1982 года.

Но тут произошло необъяснимое. Возможно, голову честолюбивому французу вскружила близость скорых побед, излишняя самоуверенность, а может быть, он просто устал нести тяжкий крест непогрешимого прагматика. Как бы то ни было, факт остается фактом — Пирони стал допускать одну ошибку за другой.

Первая произошла 25 апреля в Имоле. Пренебрегая командными интересами,



Соперничество Пирони и Вильнева, завершившееся столь трагически, началось в 1981 году, когда оба ездили на первой турбонаддувной модели «Феррари-126С». На снимке — впереди француз, сзади — канадец.

снял Пирони с воскресной гонки. И оставил вопрос об участии команды в следующем Гран-при в Монако на усмотрение француза. Дидье выразил желание продолжать выступления.

С плохо скрытой горечью наблюдал «старый хозяин», как гибель канадца будто придала Пирони дополнительные силы. В Монте-Карло он лишился победы из-за пустого бензобака. Но в Зандфоорте взял реванш, одержал третью в своей карьере победу. Дидье пришел к финишу вторым в Брэндс-Хэтче и третьим на

«Поль Рикаре». И стал лидером чемпионата мира.

Однако еще за три недели до победы в Гран-при Нидерландов Пирони снова столкнулся с «костлявой старухой с косой». В Канаде «Феррари» француза неожиданно заглох на стартовой прямой, и в застывший автомобиль на всей скорости врезался новичок Ф1 Риккардо Палетти. Красный болид Пирони был изрядно покорежен, сам же Дидье остался цел и невредим. А вот несчастный Палетти спустя час скончался в монреальском госпитале.

Француз не был склонен к излишнему драматизму, а потому не придавал случившемуся особого значения. Он считал себя достаточно сильным, чтобы изгонять неминуемо преследующий гонщика страх и избегать опасностей на трассе. Так что и еще одна авария, приключившаяся с Пирони в квалификации французского Гран-при, не заставила его попридержаться «лошадаков» и вспомнить поговорку: «Бог любит троицу!»...

5 августа 1982 года в Хоккенхайме стояла просто адская жара. Она, правда,

совсем не чувствовалась в просторном «моторхоуме» лидера первенства мира. Пережевывая огромный бифштекс, Дидье внимательно изучал листок с результатами первого дня квалификационных заездов Большого приза Германии. Покончив с обедом, он радостно хмыкнул, видя, что опередил соперника — Алена Проста — почти на секунду. Пирони был спокоен, весел и беззаботен.

В субботу, 7 августа, потоки воды заливали «Хоккенхаймринг». От палящего солнца не осталось и воспоминаний. Почти все гонщики, проклиная ливень и не желая принимать холодный душ, сидели в боксах, с тоской глядя на небо. Было ясно, что под дождем невозможно превзойти результаты, показанные накануне.

Позже обычного появился в боксах и Пирони. Спешить некуда — его время, наверняка, останется непоколебимо. Но что это? Придирчивым взглядом осмотрев свой «Феррари» («Он проверял все возможные детали и даже многие другие...» — всхлипнет позже Пиччинини), Дидье забирается в кокпит, натягивает бело-голубой шлем, и через несколько секунд его «Феррари», точно торпедный катер, рассекая волны, вылетел из «пит-лейна». Глупая и ничем не мотивированная выходка, так не похожая на Пирони!

Все глубже вдавливая педаль акселератора в пол, Дидье в фонтанах брызг не заметил впереди препятствия. Красный автомобиль под номером «28» перескочил через «Рено» Проста и взмыл в воздух...

По горькой иронии судьбы эта катастрофа была точной копией последней аварии Жилия Вильнева. Хотя Пирони повезло — его «Феррари» не перевернулся в воздухе, а приземлился почти как самолет — на задние колеса. Возможно, все еще обошлось бы без серьезных травм, но от удара оземь монокок машины расколол-



После аварии в Хоккенхайме Дидье был частым гостем в пaddockе формулы 1. Еще на костылях, но уже улыбающийся, полный планов на будущее, он навещал своих старых друзей и коллег, нащупывая пути к возвращению.



Авария 7 августа 1982 года в Хоккенхайме.

страшное, я сделаю все, чтобы снова выйти на трассу».

Теперь Пирони должен был вернуться в мир Больших призов хотя бы для того, чтобы сдержать слово.

Лечение затянулось и заняло без малого три года. Когда же Пирони наконец покинул больничную койку, произошло то, чего следовало ожидать. Во всеуслышание усомнившись в прежней работоспособности и спортивной форме Дидье, в Маранелло ему дали, вопреки обещаниям, от ворот поворот.

Когда-то Шехтер плюнул на Ф1 после куда меньшего разочарования. Однако Пирони был связан обещанием, данным самому себе. И вот уже спортивные издания мира на все лады обсуждают слухи о возвращении Дидье: «...француз уже тестирует модель JS27 в команде когда-то брошенного им Ги Лижье...», «...Дидье заявляет, что едва не подписал контракт с «Мак-Лареном» на 1987 год...» Слышатся голоса об участии Пирони в чемпионате DTM и выступлении за новичка Ф1 — «конюшню» Жерара Лярусса. В начале 1987 года появились фотографии — Пирони за рулем белого АЖС еще одной новой французской команды. Кто знает, может быть, карьера Дидье так и закончилась бы через пару — тройку сезонов скитания по «конюшням»-аутсайдерам. Но судьба распорядилась по-другому,

заставив француза допустить еще одну, на этот раз роковую ошибку.

Несколько лет он был знаком с мужем монахской принцессы. Тот и показал однажды Дидье гонки океанских катеров, страстным поклонником которых он был. Зрелище Пирони понравилось, и он решил попробовать свои силы за штурвалом многотысячесильной машины.

Дидье-прагматик прекрасно понимал, что для возвращения в Ф1 после стольких лет разлуки следовало сконцентрировать все свои физические и моральные силы и ни в коем случае не распыляться ни на что другое. Но Дидье-гонщик не мог, очевидно, дальше оставаться без дела. Ему страстно хотелось снова ощутить волшебную силу скорости.

Настоящий талант везде остается таковым — Пирони и в гонках на катерах был одним из первых. Он был одним из первых и на соревнованиях близ острова Уайт, что в проливе Ла-Манш.

...Сигнал стартера. Дидье, как обычно, полностью сосредоточен на гонке. Скорость катера быстро росла, перевалив уже за отметку в 160 км/ч, как вдруг поведение огромной машины странно изменилось. Катер задержался в смертельных судорогах, приподнял свой сплюснутый нос и неуверенно, будто нехотя, оторвался от сверкающей водной глади...

Экипаж катера «Колибри» состоял из трех человек. Как констатировали медики, всех троих смерть настигла мгновенно.

М. МЕДВЕДЕВ

ствия заявление: мол, когда Дидье выздоровеет, и если желание гоняться у него не пропадет, то ездить он будет только за «Феррари», даже если команде для этого придется готовить третий автомобиль!

Прикованный к больничной койке неудавшийся чемпион мира читал газеты и верил каждому слову Феррари, совершенно забыв, как обидел хозяина всего лишь три месяца назад. Дело здесь не только в мальчишеской доверчивости. Давным-давно, перед приемной комиссией гоночного клуба Франции, начинающий пилот тихо и вдумчиво произнес: «Если со мной вдруг что-нибудь случится, даже самое

ся. Дьявольский полет стоил Дидье дорого — сломанных в нескольких местах ног и потери всяких шансов на чемпионскую корону.

Энцо Феррари отреагировал на происшедшее сухим и невинным сочувствием. А всего лишь днем позже «старый хозяин» не удержался, пустив слезу радости за Патрика Тамбэ, который завоевал для него еще один Большой приз.

Конечно, потом «Комментаторе» опомнился, и весь мир услышал из его уст полное умильного сочув-

Последняя гоночная машина Пирони — океанский катер «Колибри».



1 этап — Кялами, 79 кругов/324,216 км; 2 — Монтхунч-Парк, 75/284,25; 3 — Монте-Карло, 80/251,6; 4 — Зандфоорт, 70/293,51; 5 — Ле-Кастелле, 55/319,550; 6 — Сильверстоун, 68/319; 7 — Нюрбургринг, 12/274,020; 8 — Цельтвег, 54/319,194; 9 — Монца, 55/316,250; 10 — Моспорт, 64/253,184; 11 — Уоткинс-Глен, 59/320,37. Система начисления очков: 9—6—4—3—2—1. В зачет шли 9 лучших результатов. Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише по тем же причинам; а — авария; д — дисквалификация; * — не финишировал в гонке, но получил меньше 2/3 дистанции; к — не прошел квалификацию; нс — участвовал в тренировке, но в гонке не участвовал в соревнованиях.  — лучшее время прохождения круга в гонке.

		ZA 6.03	E 18.04	MNC 23.05	NL 20.06	F 4.07	GB 17.07	D 1.08	A 15.08	I 5.09	CDN 19.09	USA 3.10	Очки
1	Джеки Стюарт (GB), "Тиррел-003-Косворт"	1 2 4 1	1 1 3 11	1 1 2 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	62
2	Ронни Петерсон (S), "Марч-711-Косворт" "Марч-711-Альфа-Ромео"	13 10 13 с	8 2 13 4			12 с	5 2 7 5	11 8 6 2	6 2 11 3				33
3	Франсуа Север (F), "Тирелл-002-Косворт"	9 а 12 7 15 а	12 а 7 2 10 10	5 2 3 с	5 3 3 6	5 1 1 5	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	1 1 1 1	26
4	Жаки Икс (В), "Феррари-312В2" "Феррари-312В"	8 8 1 2		2 3 1 1	3 с 6 с 2 а 6 с	2 с 12 8 7 с							19
	Йозеф Зифферт (CH), BRM P160	16 с 10 с 3 с	8 6 6 4	3 9 3 д	1 1 3 9	2 9 6 2							19
6	Эмерсон Фиттипальди (BR), "Лотос-72-Косворт" "Лотос-56В-Пратт и Уитни"	5 с 14 с 17 5	—	17 3 4 3	8 с 5 2	18 8	4 7 2 ф						16
7	Клей Ретаццони (CH), "Феррари-312В2" "Феррари-312В"	3 3 2 с	11 а 4 3 2	а 1 с 4 3 4	с 8 с 18 а 4 6								13
8	Марио Андретти (USA), "Феррари-312В2" "Феррари-312В"	4 1 8 с	к 18 с			11 4	—	—	13 13	нс			12
9	Питер Гетин (GB), BRM P160 "Мак-Ларен-M14A/M19A"	11 с 7 8 14 а	23 ф 19 9	14 с 19 а	16 10 11 1	16 14 21 9							9
	Педро Родригес (MEX), BRM P160	10 с 5 4 5 9 2	2 2 5 с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
	Крис Амон (NZ), "Магга-M120В-СИМКА"	2 5 3 3 4 с	5 а 9 5 9 с	16 а	—	1 6 5 10 8 12	9						9
	Рейне Виссель (S), "Лотос-72-Косворт" "Лотос-56В-Пратт и Уитни"	14 4 16 ф 12 с	6 д 15 6	19 ф	17 8 10 4	—	7 5 9 а	9					9
	Денис Хьюм (NZ), "Мак-Ларен-M19A-Косворт"	7 6 9 5 6 4	14 12 11 с	8 с 6 с 9 с	—	10 4 3 а	9						9
14	Тим Шенкен (AUS), "Брэбхэм-ВТ33-Косворт"	—	21 9 18 10	19 с 14 12*	7 12*	9 6 7 3 9 с	17 с 15 с	5					5
	Хоуден Генли (NZ), BRM P153	24 с 17 10	к 9 7 16 10	11 8 14 с	14 с 4 5 9	нс 12 4	5						5
16	Марк Доноху (USA), "Мак-Ларен-M19A-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	8 3	нс		4
	Анри Пескарولو (F), "Марч-711-Косворт" "Марч-701-Косворт"	18 11	11 с 13 8 15 ф	18 с 17 4 10 с	13 6 10 с	26 нс 20 с	4						4
18	Майкл Хейлвуд (GB), "Сертиз-TS9-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	17 4	—	14 15*	3	
	Джон Сертиз (GB), "Сертиз-TS9-Косворт"	6 с 22 ф 10 7 7 5	13 8 18 6 15 7	18 с 15 с 14 11	13 17	3							3
	Рольф Штоммелен (D), "Сертиз-TS9-Косворт"	15 12 19 с 16 6 10 д	10 11 12 5 12 10	12 7 нс 23 с	—	3							3
21	Грэм Хилл (GB), "Брэбхэм-ВТ34-Косворт" "Брэбхэм-ВТ33-Косворт"	19 9	15 с 9 а 16 10 4 с	16 а 13 9 8 5	14 11*	15 а 18 7	2						2
22	Жан-Пьер Белетуаз (F), "Магга-M120В-СИМКА"	—	6 6 7 с 11 9 8 7	15 7 —	—	—	—	11 а 10 8	1				1
	Брайан Редман (GB), "Сертиз-TS9-Косворт"	17 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Джеки Оливер (GB), "Мак-Ларен-M19A-Косворт" "Мак-Ларен-M14A-Косворт"	—	—	—	—	—	22 а	22 9	13 7	—	—	—	
	Гийс ван Леннеп (NL), "Сертиз-TS9-Косворт"	—	—	—	21 8	—	—	—	—	—	—	нс	
	Йоаким Боннье (S), "Мак-Ларен-M7C-Косворт"	23 с	—	—	—	—	—	нс	21 10	—	28 16*		
	Дейвид Хоббс (GB), "Мак-Ларен-M19A-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 10		
	Нанни Галли (I), "Марч-711-Альфа-Ромео" "Марч-711-Косворт"	—	—	к 20 а	нс	21 11	21 12 15 12	19 с 20 ф	23 с				
	Вик Элфорд (GB), BRM P153	—	—	—	—	—	18 11	—	—	—	—	—	
	Хельмут Марко (A), BRM P153	—	—	—	—	—	—	17 11	12 с 19 12	16 13			
	Андреа де Адамич (I), "Марч-711-Альфа-Ромео"	22 13 18 с	—	—	20 с 24 ф	20 с	—	20 с	—	26 11			
	Франсуа Мазе (F), "Марч-701-Косворт"	—	—	—	23 13	—	—	—	—	—	—	—	
	Джон Каннон (CDN), BRM P153	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 14		
	Джордж Итон (CDN), BRM P153	—	—	—	—	—	—	—	—	21 15	—		
	Майкл Бьютлер (GB), "Марч-711-Косворт"	—	—	—	—	20 с 22 д	19 ф 16 с	22 ф	—				
	Алекс Солер Ройс (E), "Марч-711-Косворт"	25 с 20 с	к 17 с 21 с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Скип Барбер (USA), "Марч-711-Косворт"	—	—	к 24 ф	—	—	—	—	24 с 25 ф				
	Питер Лавли (USA), "Лотос-72-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	25 ф 29 ф				
	Дэйв Чарльстон (ZA), "Брэбхэм-ВТ33-Косворт" "Лотос-72-Косворт"	12 с	—	—	—	13 с	—	—	—	—	—	—	
	Джек Преториус (ZA), "Брэбхэм-ВТ33-Косворт"	20 с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Джон Лав (RHO), "Марч-701-Косворт"	21 с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Дэйв Уокер (AUS), "Лотос-56В-Пратт и Уитни"	—	—	—	22 а	—	—	—	—	—	—	—	
	Жан Макс (F), "Марч-701-Косворт"	—	—	—	—	22 ф	—	—	—	—	—	—	
	Дерек Белл (GB), "Сертиз-TS9-Косворт"	—	—	—	—	23 с	—	—	—	—	—	—	
	Ники Лауда (A), "Марч-711-Косворт"	—	—	—	—	—	—	21 с	—	—	—	—	
	Жан-Пьер Жарье (F), "Марч-701-Косворт"	—	—	—	—	—	—	23 ф	—	—	—	—	
	Сильвио Мозер (CH), "Белласи-Косворт"	—	—	—	—	—	—	22 с	—	—	—	—	
	Крис Крафт (GB), "Брэбхэм-ВТ33-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	к 27 с				
	Сэм Поузи (USA), "Сертиз-TS9-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	17 с			
	Питер Ревсон (USA), "Тиррел-002/003-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	19 с			



ЧЕМПИОНЫ РАССКАЗЫВАЮТ

— Какой смысл
вы вкладываете
в понятие «водительское
мастерство пилота»?

СТЕРЛИНГ МОСС, четырехкратный вице-чемпион мира: «На самом деле я не знаю, родился ли я пилотом или развил свое умение сам. Думаю, подходит и то, и другое. Я не был таким прирожденным талантом, как Джим Кларк, но заложено было во мне все же побольше, чем, например в Грэме Хилле, который своими успехами обязан прежде всего каждодневной напряженной работе, мужеству и отваге. Кстати, Найджел Мэнселл сделан из того же примерно теста, что и Хилл. Что до меня, то, думаю,

Пятикратный чемпион мира Х.-М. Фанхио и сегодня порой принимает участие в гонках автомобилей-ветеранов.

В прошлом году британским телевидением был показан фильм «Мощь и слава» об истории гонок Гран-при. В его создании приняли участие многие легендарные пилоты прошлого и нынешние чемпионы формулы 1. Комментируя разные эры в истории автогоночного спорта, они высказали ряд любопытных замечаний, которые, думается, будут небезынтересны и нашим читателям. Материал печатается с любезного разрешения одного из авторов фильма.

чуточки таланта мне так и не хватило».

ХУАН-МАНУЭЛЬ ФАНХИО, пятикратный чемпион мира: «До известного предела все гонщики одинаковы — все они владеют определенными приемами вождения одинаково хорошо. Чтобы стать первым, необходимо что-то исполнять лучше любого из остальных пилотов. Только и всего».

ДЖОН СЕРТИЗ, чемпион мира: «В любое время, в любом виде гонок можно насчитать четыре-пять пилотов — действительно сильнейших. Другая группа — те, кто совсем недалеко от лучших. И

самая многочисленная — из тех, кто только хотел бы быть недалеко от лучших. Они «просто ездят». Они «не унывают при проигрыше». Но ведь это вздор! Доволен проигравшим может быть только тот, кто не может выиграть».

МАРИО АНДРЕТТИ, чемпион мира: «Я много в жизни повидал, но никогда не встречал младенца, родившегося с «баранкой» в руках. А потому водительское мастерство мы должны развивать в себе сами — день за днем, час за часом. А чтобы побеждать, нужно в первую очередь этого страстно желать. Я не пред-

ставляю себе, как можно сесть за руль гоночной машины без стремления победить».

НАЙДЖЕЛ МЭНСЕЛЛ, чемпион мира: «Если бы я не верил, что смогу победить, то немедленно повесил бы шлем на гвоздь».

ДЖЕК БРЭБХЭМ, трехкратный чемпион мира: «Искусно управлять гоночным автомобилем одновременно просто и очень сложно. Машину нужно ощущать не только руками и ногами, но и — не считайте за грубость — собственной задницей. Каждой клеточкой тела нужно привыкнуть к ней, как к своему ботинку. Что же касается воли к победе, просто невозможно сегодня вести гонку в манере «извините, после вас!» Таким путем Гран-при не выиграть».

— Как вы относитесь
к опасности
в автогонках?

СТЕРЛИНГ МОСС: «Главное — уверенность в себе.

Когда кто-то рядом с вами попадает в больницу или погибает, вы обязаны думать, что с вами этого не может случиться. Неплохо при этом быть так же уверенным в вашей машине».

ДЖЕК БРЭБХЭМ: «Сегодня гонки стали гораздо безопаснее. Конструкция машин, противопожарное оборудование, невоспламеняющиеся комбинезоны и мягкие двухслойные бензобаки — все это громадный шаг вперед. В мое время, в 50-е — 60-е, вокруг трассы торчали телеграфные столбы, а лучшей защитой считались тюки соломы. В таких условиях мы просто не могли себе позволить попасть в аварию!»

НАЙДЖЕЛ МЭНСЕЛЛ: «Да, конечно, и машины, и трассы стали гораздо безопаснее. Однако аварии происходят и сейчас. И не менее серьезные, чем раньше. Я вам могу назвать несколько парней, которых спас только Господь Бог. Но все же радость победы оправдывает риск!»

ГЕРХАРД БЕРГЕР, победитель восьми Гран-при: «Может быть, самое опасное в нашей работе — езда под дождем. Она проверяет все, на что вы способны, все ваше мастерство и реакцию. Когда в двух-трех метрах перед вами за стеной дождя мчатся несколько машин, вы практически ничего не видите. Соперников можно только угадывать по шуму их моторов. И когда он внезапно стихает, вы можете предположить, что лидер скрылся за поворотом».

Кумир сотен тысяч болельщиков пятидесятих годов — Стерлинг Мосс.

СТЕРЛИНГ МОСС: «У меня получалась езда по мокрой трассе, и я старался извлечь из этого максимум преимуществ. Часто говорили: «Сегодня дождь — Мосу это понравится». И одни только эти слова сразу давали мне полсекунды преимущества!»

ИННЕС АЙРЛЕНД, участник 50-ти Гран-при в 50—60-е годы: «Мосс был действительно великолепен в дождь. Отважный и хитрый, он шел так, что если вы мчались за ним, приходилось отбросить все мысли об обгоне и думать только, чтобы удержаться самому. Иногда он даже — *вполне сознательно!* — вел машину как-будто неуверенно, и преследователи, решив, что с ним что-то не в порядке, отставали «от греха». А он, прибавив газу, скрывался за пеленой дождя».

— С какими трудностями сталкивается нынешний пилот формулы 1?

АЛЕН ПРОСТ, четырехкратный чемпион мира: «Главный мой враг — ужасные физические перегрузки. С ними ничего нельзя поделать, и приходится приспосабливаться. Посмотрите на мою шею — она крепкая, как у быка. Это гонки сделали ее такой. Но стоит вам чуть «недотянуть» ремень, фиксирующий шлем, и через несколько кругов не выдерживают даже железные мускулы, а ваша голова болтается, как ядро в скорлупе сухого ореха. Разумеется, точно и уверенно управлять автомобилем в таком состоянии невозможно».



Карьера американца Марио Андретти в формуле 1 сложилась гораздо счастливее, чем его сына Майкла.

ГЕРХАРД БЕРГЕР: «Больше всего меня угнетает жара. Раскаленный воздух от двигателя, радиаторов, особенно если вы преследуете соперника по пятам, буквально заполняет вас. А ведь большинство гонок проходит в знойную погоду».

ДЖОНАТАН ПАМЕР, гонщик формулы 1, врач по профессии: «Организм пилота

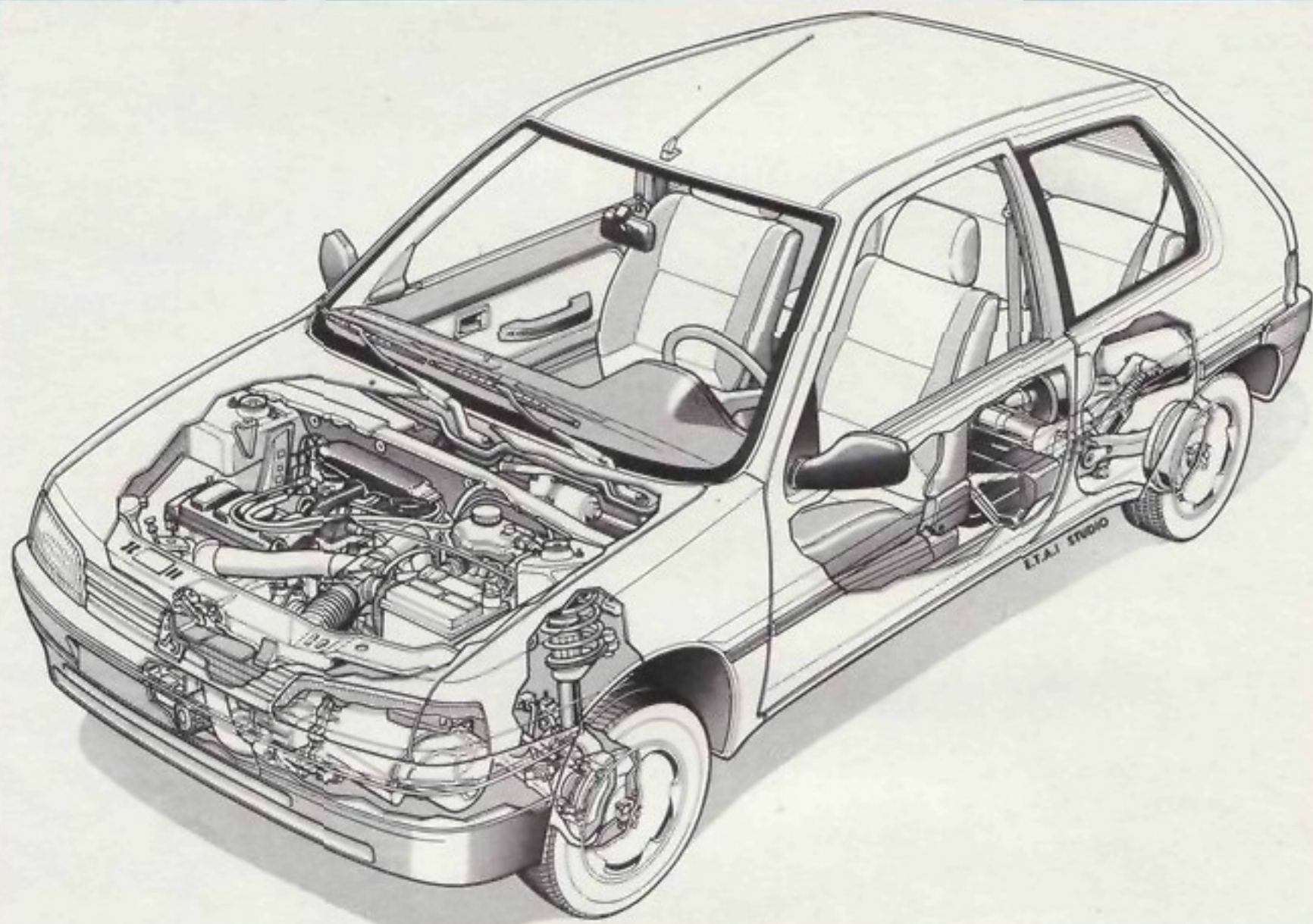
во время соревнований испытывает чудовищные нагрузки. В ходе работы, которую мы проводили в «Мак-Ларене», выяснилось, что в среднем пульс водителя Гран-при — 180 ударов в минуту. Средний, обычный. На протяжении полутора-двух часов гонки! С таким пульсом любой мало-мальски опытный врач немедленно уложит вас в отделение интенсивной терапии».

ФРЭНК ВИЛЬЯМС: «Если вы когда-нибудь сидели в кокпите современного гоночного автомобиля, то могли ощутить, что там ужасно тесно. Я часто задаюсь вопросом, как пилоты вообще могут управлять автомобилем, да еще на огромной скорости — в жару или в дождь, в окружении двух-трех десятков многосот-сильных гоночных снарядов? Я бесконечно уважаю этих парней. Выбравшись из своего автомобиля, они могут быть, неловкими или капризными, но за рулем это совершенно особенные люди — без страха и упрека».

— Так что же заставляет вас вновь и вновь возвращаться на гоночные трассы?

МАРИО АНДРЕТТИ: «Невыразимая радость победы. Чувства, переполнявшие меня на пьедестале, мне никогда не забыть. И чтобы испытать их еще раз, я снова сажусь за руль. Пока есть силы».





A

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

106 Ралли

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	4-тактный, 4-цилиндровый, рядный
Расположение	поперечное, наклонное (6° вперед)
Диаметр цилиндра/ход поршня	75/73,2 мм
Рабочий объем	1294 см ³
Степень сжатия	10,2
Мощность	100 л.с. при 7200 об/мин
Максимальный крутящий момент	11,2 кгс·м при 5400 об/мин
Механизм газораспределения	8-клапанный, с одним верхним валом
Охлаждение	жидкостное
Зажигание	электронное "Маньети Марелли"
Система питания	электронный многоточечный впрыск "Маньети Марелли"

ТРАНСМИССИЯ

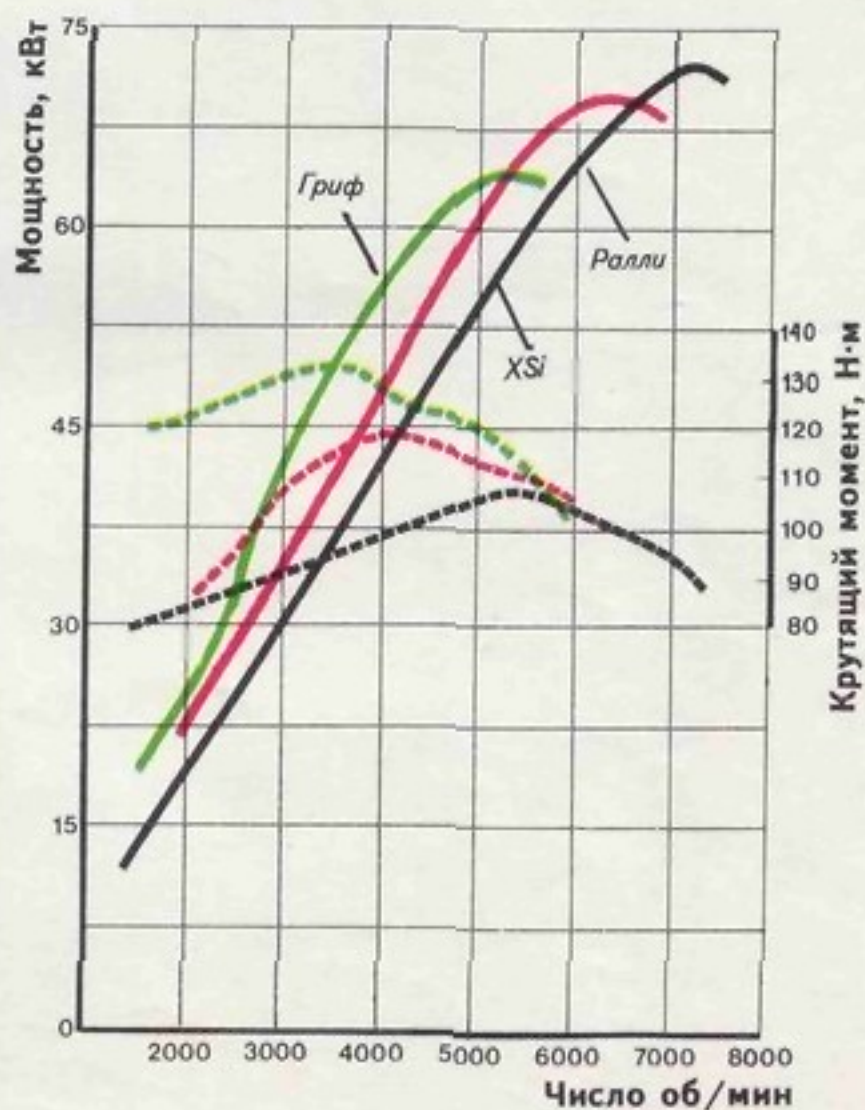
Привод	на передние колеса
Сцепление	сухое, однодисковое
Коробка передач	5-ступенчатая, механическая

ТОРМОЗА

Тип	гидравлические, с усилителем, передние — дисковые; задние — барабанные
-----	--

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина	3564 мм
Ширина	1607 мм
Высота	1360 мм
База	2385 мм
Снаряженная масса	810 кг
Объем багажника	0,215 м ³
Скорость	190 км/ч
Разгон до 100 км/ч	10,3 с
Расход топлива (90/120 км/ч /городской цикл)	6,2/7,7/9,5 л/100 км





▲ ФРГ — страны Скандинавии — СССР — Румыния — Болгария — Турция — Югославия — Италия — Австрия — ФРГ. Такой путь в 14 000 километров преодолели участники «Тура Европы-71» команды АЗЛК и ВАЗа. На финише в западногерманском городе Травеминде спортсмены на «москвичах-412» — обладатели Златого кубка (слева направо): Анатолий Печенкин, Владимир Бубнов, Анатолий Козырчиков, Александр Сафонов, Леонтий Потапчик, Эммануил Лифшиц и Александр Ипатенко. Вазовцы завоевали Серебряный кубок.



▲ Единственный из наших экипажей, не добравшийся до финиша марафона «Лондон — Мехико», — трио в составе Ивана Астафьева, Александра Сафонова и Геннадия Гаркуши. Не увидев в пыли крутого поворота в горах, они упали с обрыва. Ремонт возле хижины в Боливии. Нужно как-то добраться до Эквадора, где их обещали доставить в столицу Мексики.

Предпоследний старт Александра Сафонова в чемпионате СССР по картингу — трасса в Резекне, 1974 год. Его карт уже почти не отличался от тех, что имели в то время зарубежные гонщики: рама Таллинского авторемонтного завода, 100-кубовый бескоробочный двигатель «Парила» и шины «Пирелли».



▲ Видно, ревнуя соседнюю Кению, которая с успехом проводила ралли «Восточное сафари», Нигерия решила организовать «Сафари» западное. В 1973 году там успешно выступили спортсмены АЗЛК, занявшие второе, третье и пятое места. Те состязания запали в память, очевидно, не только нашим ребятам (на снимке — Александр Терехин, Александр Сафонов и Николай Шевченко), но и нигерийским аборигенам. Ведь «Западное сафари» так и осталось в истории лишь экзотическим эпизодом — затея нигерийцев не прижилась.



ПУТЕМ ОРД ЧИНГИСХАНА

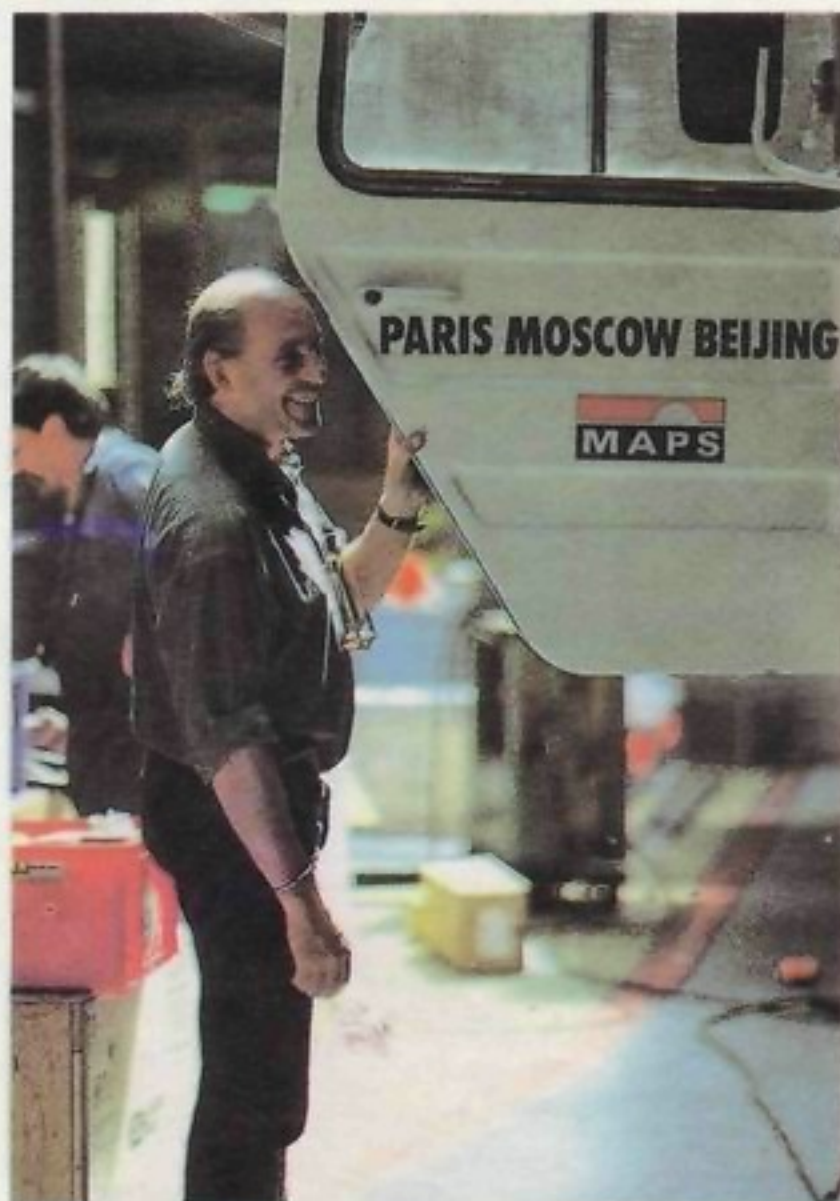
СОБИРАЕТСЯ ПРОВЕСТИ РЕНЕ МЕТЖ
УЧАСТНИКОВ МАРАФОНА
«ПАРИЖ — ПЕКИН»



Неутомимый организатор многих ралли-рейдов, в том числе и первого марафона «Париж — Пекин», француз Рене Метж — личность не просто романтическая, что в общем-то объяснимо для человека, одержимого состязаниями «вдали от шума городского», он, похоже, не чужд и своеобразного лиризма в работе. Помните, какие звучные названия дал он всем этапам «Западно-Восточного рейда»: «Красавица казачка», «Забывшие ангелы», «Аллея орлов», «Восьмое чудо света», «Затерянная речка»... А весь маршрут Рене окрестил «Великим шелковым путем», одновременно намекнув, что деяния участников беспримерных состязаний вполне могут спорить с подвигами известного первопроходца Марко Поло.

И теперь, начиная подготовку второго марафона от Парижа до Пекина, Метж не преминул заметить, что новый путь будет связан с именем другого исторического персонажа. Не менее знаменитого, чем Марко Поло, но зато более кровавого — монгольского вождя Чингисхана.

Имея в виду незаурядные способности француза об-



лечь любое свое начинание в привлекательную упаковку, даже не возьмусь гадать, что первым пришло на ум Метжу — новая историческая ассоциация или желание провести участников по неизведанным тропам Монголии. Однако полное название марафона звучит теперь так: «Париж — Москва — Улан-Батор — Пекин».

Впрочем, может быть, освещая свое детище именем непобедимого «рыжего тигра», как прозвали современники императора монголов, Рене намекает, что спортсменов на трассе будут ждать скорее не приключения путешественников, а жестокие сражения. Ведь чего греха таить, заключительная часть первого «Пекина» действительно была больше похожа пусть на трудную, но все же экспедицию, чем на спортивные состязания, когда вопрос о победителях был решен задолго до торжественного въезда участников в столицу «Поднебесной империи». Даже один из фаворитов гонки француз Бруно Саби за две тысячи километров до Пекина заметил: «Еще недавно я был гонщиком, а сейчас стал обычным путешественником».

Что конкретно собирается предпринять для повышения уровня спортивного соперничества Метж, пока остается тайной. Доподлинно известно лишь то, что рейд станет более динамичным. Его дистанция сокращена примерно на полторы тысячи километров и составит около четырнадцати с половиной тысяч километров. Участники будут в пути не 27, как в 1992 году, а 22 дня. Старт назначен на 24 августа 1994 года, финиш — 18 сентября.

там вдоволь. При этом он высказывается резко против предварительного ознакомления с трассой. Но тут ему скорее всего придется пойти на уступки. Команды-фавориты, такие как «Ситроен», вкладывающие огромные средства в спортивную программу, явно не желают в угоду романтическим идеям Метжа рисковать миллионами, которые могут пойти прахом из-за нелепой ошибки в навигации. А то что у того же «Ситроена» достанет воли отстаивать свои инте-



Как видно, начало марафона отнесено на неделю раньше по сравнению со сроком первого марафона. По мнению Метжа, это максимально возможная уступка участникам, жаловавшимся, что они не успевают как следует подготовиться после «Пекина» к «Париж — Дакару», который по традиции стартует в новогодние праздники. Сдвинуть проведение рейда на лето просто невозможно из-за таяния горных снегов, когда обычно пересохшие русла рек наполняются бурлящими водными потоками и превращаются в непреодолимые преграды.

Как известно, Чингисхан старался выбрать для походов своих безжалостных орд тот путь, на котором местное население смогло бы прокормить его ненасытную армию. Задача Метжа, везущего провиант в обозе, противоположная. Он собирается направить свое войско в неизведанные глухие уголки пустынь и степей, чтобы участники могли поплутать

рессы, фирма продемонстрировала в минувшем году, бойкотировав рейд «Тунис», где была запрещена разведка маршрута.

Без «Ситроена» же, со спортивной точки зрения, марафон превратится в весьма пресную затею. В этом случае практически вне конкуренции окажется команда «Мицубиси», которой в данной ситуации торговаться не приходится. Ведь фактическим организатором «Пекина» выступает именно японская «Мицубиси корпо-

рейшн», создавшая для этого специальную структуру MCR, зарегистрированную во Франции. Возглавляют ее Рене Метж и Теджи Исиава. Японец, очевидно, призван присматривать за французом, как тот собирается тратить деньги. А деньги, замечу, немалые. «Пекин-92» обошелся в 22 миллиона долларов. Правда, Метж утверждает, что впервые проводить подобные соревнования всегда дороже. Однако при этом, когда речь заходит о стартовых взносах участни-

ков, он обещает постараться, «чтобы сумма в 200 тысяч франков (34 тысячи долларов) не слишком возросла».

Между тем от размеров стартового взноса напрямую зависит, как говорится, массовость марафона. По этому показателю «Пекин» пока уступает «Дакару», и в сознании многих африканский рейд все еще занимает главенствующее положение. Метж очень рассчитывает, что преодолеть финансовые трудности участникам помогут богатые спонсоры.

— Наш марафон пересекает страны, которые сегодня выходят на путь цивилизации и стремятся к открытию своих рынков для иностранных инвесторов, — говорит Рене. — Думаю, пример «Мицубиси корпорейшн», чей оборот превышает 130 миллиардов долларов, окажется заразительным и для других компаний.

Очень хотелось бы, чтобы предсказания Метжа сбылись, ведь от этого во многом будет зависеть и сколько российских экипажей отправится в путь 24 августа с парижской площади Трокадеро.

С. НЕЧАЮК



Победители первого «Пекина» — французы Пьер Лартиг и Мишель Перэн.

КУБОК ДРУЖБЫ ИМЕНИ «ОПЕЛЯ»



С тех пор, как почти 90 лет назад Французский автоклуб отказался от проведения Кубка Гордона-Беннетта, в мировом автоспорте не существовало, по сути, командных состязаний достаточного масштаба и известности. Правда, проводился командный чемпионат Европы по автокроссу, а в Кубке дружбы социалистических стран существовал национальный зачет. Однако эти соревнования пользовались в Старом Свете очень ограниченной известностью. А уж в Америке или Австралии о них и вовсе мало кто слышал.

Но вот в конце 80-х годов в международном календаре ФИА появился Кубок наций. Организатором его стала крупнейшая в мире автомобильная корпорация «Дженерал Моторс». Тут ничего удивительного, ведь заводов GM нет только в Антарктиде. В Южной и Северной Америке, а также в Африке выпускаются «Шевроле», в Европе — «Опель» и «Воксхолл», в Азии — «Тэу», в Австралии — «Холден». Кому как не «Дженерал Моторс» было позаботиться о широкой, действительно международной рекламной акции?

Именно поэтому национальные команды, участвующие в Кубке наций, получили

в свое распоряжение одинаковые гоночные автомобили формулы «Опель-Лотос» (или, если хотите, «Воксхолл-Лотос», как называют ее на Британских островах). В октябре прошлого года, когда в Эшториле проходил очередной розыгрыш Кубка, в Португалию приехало полтора десятка команд из двух пилотов каждая. Двенадцать сборных представляли Европу, две — Южную Америку и еще одна выступала под голубым флагом ООН.

Как и год назад, принимала участие в Кубке наций эстонская команда. Правда, среди фаворитов она не числилась: результаты наших северо-западных соседей в Евросерии-93 оставляли желать лучшего. Райн Пильве набрал лишь одно очко, а Гвидо Алмере, спонсором которого, кстати, выступает российский нефтяной гигант «Лукойл», ни разу не сумел финишировать в зачетной десятке. Причина, по мнению самого Пильве, прежде всего в организационных неурядицах. «Машины в течение сезона находятся в Англии, а мы — дома, в Эстонии, — рассказывал Райн корреспонденту АМС в Эшториле, где проходил последний этап Евросерии. — Например, сюда наши автомобили привезли так поздно, что мы

опоздали на тренировки, и в гонке придется ехать «с листа». Мы ведь впервые в Португалии». К тому же команда «Апекс Рэйсинг — Эстония» не может похвастать тугим кошельком, что даже в таких относительно дешевых и «демократичных» состязаниях, как формула «Опель-Лотос», очевидный минус.

Главными же фаворитами считались команды Бельгии, Италии и Португалии, в составе которых были победитель Евросерии Винсент Радермекер и вошедшие в шестерку лучших этого чемпионата Сандро Споладоре и Мануэль Жиау. Бельгийцы подтвердили свой высокий класс, показав первое и четвертое время в квалификации. И в первой же гонке — а Кубок

наций проводится в два заезда по 15 кругов каждый — лидерство со старта захватил 26-летний Радермекер и удержал его до самого финиша. Четвертым закончил гонку 20-летний Вим Эйкманс, что принесло бельгийцам первое место по сумме после первого этапа с девятиочковым отрывом от ближайших преследователей. Их победа казалась тем более неизбежной, что главные соперники — португальцы и итальянцы — в первом заезде потерпели чувствительную неудачу. Жиау и младший брат пилота Ф1 Оливер Мартини, боровшиеся за второе место, были оштрафованы на минуту каждый за нарушение правил старта. Результат — 24-е и 25-е места



«КУБОК НАЦИЙ-93»

Эшторил, Португалия, 3 октября: 1. Австрия (Х. Штромбергер, М. Альбрехт) — 28 (14+14) очков; 2. Бельгия (В. Радермекер, В. Эйкманс) — 30 (5+25); 3. Бразилия (Т. Канаан, Л. Гарсия) — 33 (21+12); 4. Сан-Марино (М. Калестани, М. Вилар) — 42 (22+20); 5. Швеция (М. Кинимарк, П. Халлен) — 47 (20+27); 6. Италия (С. Споладоре, О. Мартини) — 58 (27+31)... 12. Эстония (Р. Пильве, Г. Алмере) — 78 (41+37).

и практически потеря шансов на завоевание Кубка.

В этой ситуации вторыми неожиданно оказались австрийцы. 30-летнего Хуберта Штромбергера и 19-летнего Мартина Альбрехта никто не числил среди претендентов на победу. Оба они не сумели даже войти в десятку лучших пилотов Евросерии «Опель-Лотос», заняв 12-е и 13-е места. Однако первый из них одержал победу на одном из этапов, что дало повод тренеру национальной австрийской команды — «в миру» менеджеру собственной «конюшни» из четырех пилотов — Вальтеру Пенкеру с оптимизмом смотреть в будущее.

А всего через час после официальной церемонии награждения команд-победительниц счастливый Альбрехт признался окружившим его журналистам: «Мы и не рассчитывали на такой результат! Всем, что произошло сегодня, мы обязаны мудрому руководству герра Пенкера».

Мартин с юношеским максимализмом немного преувеличил. Отдавая должное менеджеру австрийцев, нужно заметить, что не видать бы им победы как своих ушей, если бы не счастливый (для них, разумеется) случай. На протяжении семи кругов второго заезда лидировал Радермекер, спокойно контролируя гонку. Но до победы бельгийцам не хватило буквально пары минут. На машине Винсента что-то неладное стало твориться с электрооборудованием, и несчастный Радермекер, пропуская соперников одного за другим, финишировал лишь 21-м, отстав на три круга. Если бы он закончил гонку хотя бы 18-м, Кубок наций отправился бы в Бельгию. Но «если бы», как известно, в спорте не котируется.

Так и получилось, что австрийцы, на счету которых всего-то два шестых и два восьмых места в двух заездах, получили Кубок дружбы почитателей «Опеля».

Португалия, Нидерланды и вот теперь — Австрия. Кубок наций каждый год меняет владельца к вящему



удовольствию людей из рекламного отдела «Дженерал Моторс». И вот уже в недрах гигантской корпорации родился еще один смелый проект — возрождение бывшего Кубка дружбы бывших соцстран. Ни больше, ни меньше!

Десять этапов — по два на чешских трассах в Брно, Мосте и польской Познани, по одному в австрийском Цельтвеге, венгерском «Хунгароринге», а также в Риге и Киеве — предполагается включить в программу Восточного кубка формулы «Опель». Так называются соревнования в меморандуме, разосланном их органи-

заторами — чешским журналом «Аутомобиль Ревю» и восточно-европейской штабквартирой «Дженерал Моторс» — национальным автомобильным федерациям Австрии, Болгарии, Венгрии, Латвии, Литвы, Польши, Словении, России, Хорватии и Эстонии.

Впрочем, не будем обольщаться. Если и состоится в нынешнем сезоне розыгрыш Восточного кубка, шансы, что его этап пройдет в Киеве или что в нем примет участие сборная России, весьма невелики. Другое дело — Кубок наций. «Отчего не видно здесь ваших ребят? — недоумевал в Эшториле Райн

Пильве. — Что мешает им принимать участие в этих уникальных состязаниях? Мы готовы поделиться всем опытом и информацией, что накопили сами».

Итак, кто откликнется на призыв бывшего участника чемпионата СССР? Может быть, российский «Лукойл» станет спонсором и русского пилота? Или раньше сообразят это сделать его конкуренты? Будем надеяться, что на следующем Кубке наций ответом на все эти вопросы станут два автомобиля формулы «Опель-Лотос», раскрашенные в цвета национального флага России.

А. ДМИТРИЕВ





году он включал три этапа — в Австрии, Чехии и Франции.

Сходство грузового триала с мотоциклетным братом очевидно. Тот же довольно ограниченный участок земли, на котором обозначаются созданные природой или сооруженные искусственно труднопреодолеваемые препятствия. На них и разворачивается основная борьба. Остановка автомобиля здесь более чем на 15 секунд карается одним штрафным очком, езда против указанного пути движения, скольжение или даже в том случае, если грузовик закатился, — пятью. Нельзя касаться ограждения — получишь восемь очков. Сорок штрафных водитель получает за выезд за пределы огороженного участка, столь-

ГРУЗОВИКИ НА ГРАНИ

Кажется, уже все придумано в моторных видах спорта, чтобы проверить скоростные качества машин, их надежность и мастерство водителей. Но фантазии организаторов автомобильных соревнований нет предела. Сегодня мы познакомим наших читателей еще с одной новинкой — триалом на грузовиках, который весьма популярен в ряде стран Европы.

При всем многообразии автомобильного спорта водители грузовиков, да и их собратья на легковых машинах вынуждены считаться с тем, что, к примеру, кросс и ралли-рейды быстро изнашивают автомобиль, а кольцевые гонки требуют немалых средств для специальной подготовки техники. Нужны также дорогие трассы, бригады механиков... И любители автоспорта на грузовиках обратили свой взор на мотоциклетный триал. Правда, особая характеристика двигателей и конструкция двухколесных

машин позволяет им без особого труда справляться с любыми препятствиями и, подобно горным козлам, перепрыгивать с камня на камень. Но как поведут себя на полном бездорожье многотонные громадины? Оказывается, ничего страшного: для грузовиков, за рулем которых сидят умелые водители, трассы триала оказались родной стихией.

В официальном источнике — ежегоднике ФИА — эти соревнования не зарегистрированы. Тем не менее они именуются чемпионатом Европы. В прошлом

ко же — за отказ его преодолеть. Это самое суровое наказание.

В грузовом триале участвуют все типы машин — от легких «унимогов» в бундесверовском стиле и экзотических прототипов, спроектированных для экспедиций в труднодоступные районы, до многоосных полноприводных монстров. В прошедшем чемпионате Европы стартовал и «Урал», оставшийся в Германии после ухода наших войск из этой страны и купленный австрийским водителем Зеппом Аунгером, главой строительной фирмы. Традиционно сильно представлена чешская команда: в ее распоряжении прототип ЛИАЗа с двигателем мощностью 400 л. с. и испытанная во многих соревнованиях «Татра» модели «815». Здесь можно встретить и машины, немало повидавшие на своем веку. К примеру, братья Вольфганг и Зигрун Битцер бодро выступают по очереди на старом, но еще крепком «Мерседес-Бенце-1632» с десятицилиндровым мотором.

Последние годы, однако, в грузовом триале прослеживается четкая тенденция — появление настоящих

«Мерседес-Бенц-Унимог», пожалуй, лучше других приспособлен к триалу. Он представляет некую помесь грузовика с трактором.



На крутом склоне еще один повидавший многое в своей долгой жизни автомобиль — полноприводный «Магirus» старой модели.

А это тоже многократный участник марафонов «Париж — Дакар» — могучий трехосный МАН образца 1974 года.

гигантов. Немцы Бернд Ротбергер и Дитер Шлатман предстали на соревнованиях с четырехосной «Татрой», созданной для перевозки тяжелых крылатых ракет и состоявшей в резерве бывшей армии ГДР. Кабина, оснащенная защитной решеткой из титана, позволяет водителю зарываться передней частью машины в твердый грунт, причем этот



ВОЗМОЖНОГО

*Все
гонки
мира*

маневр не оставляет на ней ни единой царапины.

И еще о правилах. Учитывая многообразие представленных в триале грузовиков, они в зависимости от мощности, массы и других технических характеристик делятся на шесть категорий. В каждой из них очки получают лишь пятеро сильнейших, соответственно — 20, 17, 15, 14 и 13.

Демократичность авто-триала не только в простоте правил и обустройстве мест для соревнований, которые, кстати, абсолютно безопасны. В них может стартовать любой, умеющий управлять грузовиком, и женщины тоже. Одна из них — Астрид Крюгер — стала автором настоящей сенсации: показанный по телевидению трехминутный сюжет преодоления препятствия в ее исполнении на трехосном МАНе вызвал поток восторженных писем в спортивные издания. Часто можно увидеть здесь и семейные пары, выясняющие, видимо, домашний спор, кто из них больше поднаторел за рулем.

Не обделяют вниманием триал и зрители, даже те, кто никакого отношения не

имеет к грузовикам. Согласитесь, в крови каждого человека природой заложены любопытство, интерес к наблюдениям за работой других. Будь то стройка, рытье ямы или забивание в землю бетонной сваи. А тут зрелище похлеще — грузовики на грани возможности своих сил и водителя. Можно вдоволь повосхищаться мастерством и посмеяться: комических ситуаций, в которых зачастую оказываются спортсмены на участках триала, предостаточно.

Остается сожалеть, что этот вид автоспорта у нас

не известен. А зря. Представим, какие трудности испытывают организаторы триала в Австрии, Франции, Германии — странах, сплошь покрытых сетью прекрасных автотрасс, чтобы найти подходящее место для соревнований. У нас же при великом бездорожье можно наугад ткнуть пальцем в любую точку карты России и с полной уверенностью сообщить участникам — приезжайте, все готово. Да и практически любой наш сельский водитель достойно выглядел бы на европейском уровне, поскольку всю свою шофер-

скую жизнь, доставляя грузы в родное хозяйство, он волей-неволей оттачивает мастерство на бесчисленных спецучастках отечественного «триала».

Что касается официального признания грузового триала со стороны ФИА, то это, несомненно, вопрос времени. Вспомним, ведь Международная автомобильная федерация далеко не сразу взяла под свою эгиду рейды-марафоны «Париж — Дакар», затем противилась участию в них грузовиков, долгое время не признавала кольцевые гонки на седельных тягачах. В конце концов справедливость восторжествовала. Рано или поздно это должно случиться и с автомобильным триалом.

Б. ЛОГИНОВ



Впервые участвовал в минувшем сезоне на трассах триала наш «Урал».

С традиционным для себя капотом он был оснащен двигателем от КамАЗа.

ТУСКЛЫЙ БЛЕСК КУБКА

Помнится, в сентябре 1992 года прямо после финиша марафона «Париж — Пекин» его победитель Пьер Лартиг посетовал на то, что в ралли-рейдах нет чемпионата мира. И между прочим заметил, что если бы подобные состязания проводились, он вполне мог бы выиграть их по результатам нескольких гонок.

Минувший сезон подарил Пьеру возможность доказать на деле справедливость притязаний на звание лучшего из лучших. Правда, ранг организованных впервые многэтапных состязаний оказался чуть ниже чемпионата мира. Их нарекли Кубком ФИА. Лартиг же сдержал слово, данное у подножия Великой китайской стены, и стал его первым победителем. Однако сомневаюсь, что сам Пьер остался удовлетворен своим успехом в той же мере, как, скажем, триумфом в «Пекине-92». И не только потому, что из шести этапов он первенствовал лишь в одном, да и то не в самом престижном — в «Португальской бахе».

Дело в том, что сам розыгрыш Кубка, как и тот знаменитый первый блин, вышел

комом. Неприятности стали преследовать энтузиастов новой идеи задолго до начала сезона, когда организаторы грандиозного «Париж — Дакара» отказались включить его в программу новорожденного соревнования. Затем, не сойдясь в цене при дележе прибылей от трансляций с хозяевами рейда «Тунис», уже руководители ФИА лишили его статуса одного из этапов Кубка. Словом, соревнования вместо января стартовали лишь в конце мая в Марокко рейдом «Атлас».

Ни для кого не было секретом, что основную борьбу за победу поведут «Ситроен» и «Мицубиси». Однако после первой очной встречи в Марокко следующего спора грандов пришлось ждать целых два месяца. На «Итальянскую баху» не приехали ни те, ни другие, а Португальский этап проигнорировали лидеры «Мицубиси».

Кстати, гонки на итальянском острове Сардиния были отмечены завидной импровизацией организаторов. Они, например, допустили на старт Жерома Ривьера, несмотря на то, что тот вообще не участ-

вовал в прологе. И Жером в итоге занял второе место. Затем, когда на первом спецучастке все участники, кроме Фонтенэ и Геда, утонули в жуткой трясине и результаты были практически аннулированы, никому в голову не пришло остановить удачливый дуэт. Целых 200 километров из 250-ти эти двое сражались на полном серьезе, а когда приехали на финиш, то застали остальных соперников, резвящимися в бассейне.

Любопытно, что вся программа «Итальянской бахи» состояла, по сути, из одного спецучастка, который спортсмены проходили дважды в противоположных направлениях. Немногим больше, около тысячи километров, оказалась дистанция двух других рейдов — в Португалии и Испании. Но вот парадокс: участники за победу в них получали столько же очков, сколько, скажем, в «Ралли Фараонов», которое продолжалось десять дней, а путь к пьедесталу составлял около пяти тысяч километров!

Пренебрежение команд лидеров некоторыми этапами и довольно странная система начисления очков при-

вели к тому, что накануне «Фараонов» в лидеры состязаний вышел усидчивый Фонтенэ, проехавший все этапы на автомобиле группы Т2, исполнявшем роль скоростной техники в команде «Мицубиси». Лишь в самом конце сезона фавориты на машинах-прототипах Т3 сумели восстановить реальную таблицу о рангах, а «Ситроен» досрочно, за этап до конца Кубка, ухитрился выиграть титул победителя в зачете марок. Чему, впрочем, немало способствовали сходы в Египте всех ведущих экипажей «Мицубиси».

Безрадостный опыт первого Кубка ФИА дал повод скептикам для разговоров о кризисе ралли-рейдов вообще. Поползли слухи о намерениях «Ситроена» в скором времени отказаться от участия в этом виде автоспорта. Настроение сторонников рейдов слегка поднялось, когда организаторы «Дакара» дали добро на включение его в программу Кубка-94. Увы, радость была преждевременной. Завершившийся в январе марафон вновь оказался вне рамок этих состязаний. Причина все та же — патрон «Дакара» Фенуй отказался делиться деньгами телекомпаний с ФИА.

С. НЕЧАЮК





*«Пост сдал, пост принял».
Жан-Мари Балестр и Макс Мосли.*

Международной комиссии по спорту (CSI), которая в 1978 году стараниями француза Жана-Мари Балестра вырвала у ФИА всю полноту спортивной власти.

Созданная в 1922 году, CSI имела за все время своего существования семь президентов: до 1946 года бельгийца Рене де Книффа, до 1961 года — француза Огюстена Пероуза, затем девять лет комиссию возглавлял швейцарец Морис Браумгартнер, после которого шесть лет властвовал германский принц фон Меттерних и три года — бельгиец Пьер Уго. Однако новая эра CSI началась лишь с приходом Балестра.

Для начала она сменила имя и стала пышно титуловаться Международной федерацией по автоспорту — ФИСА. Затем довольно быстро и сразу незаметно ее активность, успехи и, глав-

ное, популярность и престиж выросли настолько, что стали изрядно раздражать отодвинутых в тень функционеров из «материнской» организации — ФИА. Но было уже поздно. Ко времени осознания руководством ФИА опасности со стороны ФИСА с накачавшим мускулы президентом Балестром ничего нельзя было поделать. Результат получился прямо обратный — в 1985 году француз прибрал к своим рукам и кресло верховного автомобильного владыки — президента ФИА.

Но годы шли, президент старел, и в 1991 году на его, вроде бы менее ценное кресло руководителя ФИСА, нашелся более молодой претендент — английский юрист Макс Мосли. Друг всемогущего хозяина «цирка Ф1» Берни Экклстоуна, в прошлом один из основателей и владельцев «конюшни «Марч», показался Балестру достойным и неопасным кандидатом на пост спортивного вождя.

Но как уже отмечалось,

10 июля на Генеральной Ассамблее в Париже представители 125 автоклубов из 106 стран проголосовали за ликвидацию ФИСА — самой

могучей и одновременно самой одиозной структуры ФИА. Так был положен конец 15-летней истории существования некогда скромной



сегодня фактически власть и влияние ФИСА явно превышают возможности «материнской» организации. По сути, вассал давно уже правит через голову суверена. Неудивительно, что любая идея, выдвинутая президентом Мосли, оказывается более весомой, чем воля президента Балестра.

Задумавший реформу ФИА Макс Мосли решил не просто переделать свою Федерацию, но и водрузить при этом себе на голову королевскую тиару. Как видно, ему показалось мало просто обладать властью — захотелось еще и иметь все атрибуты ее. Хотя основания для реформы, конечно, были, но только одним желанием избавиться от излишне разросшегося и громоздкого управленческого аппарата все нововведения объяснить нельзя.

ФИА — некоммерческая общественная организация, объединившая вместе автоклубы со всего мира для совместной работы и защиты общих интересов. За последние десятилетия основными направлениями деятельности ФИА стали спорт и туризм. ФИСА была поначалу всего-навсего спортивным департаментом, но как только в конце 60-х годов в автогонки проникла реклама, очень скоро превратилась в настоящую сокровищницу для автомобильных чиновников. Теперь же, в начале 90-х, о первостепенном значении и, главное, прибыльности спорта для ФИА по сравнению с туризмом говорить не приходится. Так что операция

по превращению ФИСА в ФИА, которую решил осуществить Мосли, пожалуй, наиболее естественный ход событий в сложившемся положении.

Несмотря на то, что Балестр, и без того собиравшийся уходить с поста президента ФИА, благосклонно отнесся к идее реформы, не все «монстры» из «Большой Федерации» приняли ее с энтузиазмом. Целый ряд довольно влиятельных фигур во главе с вице-президентом ФИА, председателем R. A. C. (Королевского английского автоклуба) Джеффри Роузом составили оппозицию Мосли и выдвинули своего лидера кандидатом на пост президента Международной автомобильной федерации. Схватка между ними, изобиловавшая взаимными упреками и обвинениями, продолжалась вплоть до дня выборов.

Буквально за считанные часы до голосования, поняв, что победы ему не видать, Роуз снял свою кандидатуру. Оставшийся без соперника Мосли легко набрал необходимое количество голосов и стал новым монархом автомобильного мира.

Первым его решением, разумеется, стал набор верной команды. И, конечно, те, кто противились реформе, у кормила автомобильной власти не удержались. В отличие от громоздкой ФИСА, где только во Всемирном Совете заседали 22 человека, в новом Совете по спорту будет лишь восемь членов, включая председателя, имеющего статус заместителя президента ФИА. Как и ожидалось,

председателем Всемирного спортивного совета стал ближайший помощник Мосли, португалец Сезар Торреш, а американец Поль Верлей занял место председателя Совета по туризму. Естественно, что сопернику Мосли по президентским выборам Роузу не нашлось никакого, даже самого завалящего местечка в новом составе ФИА. Зато Балестр в награду за поддержку реформ получил пост председателя впервые образованного Сената ФИА. Функцией этого, скорее номинального, почетного органа будет контроль за исполнением решений ФИА и прочие столь же «ответственные» обязанности.

И все же нельзя не признать, что вся система Федерации стала гораздо стройнее и динамичнее. Судите сами — в прежнюю ФИА входили, помимо президента и двенадцати вице-президентов, составлявших Исполнительный комитет, генеральный секретарь и генеральный директор, Постоянный комитет из 35 членов, Управляющий совет, Администрация, Финансовый комитет, Координационная комиссия, Международный апелляционный суд и пять постоянных комиссий. И это еще не включая ФИСА! Нынешняя Федерация, как видно из схемы, изрядно «похудела».

Как считают, в своей политике руководства автоспортом Мосли намерен отойти от альянса с большими и влиятельными прежде европейскими автоклубами и федерациями и хочет объединить силы менее ам-

бициозных и более удаленных стран. Однако пять прежних вице-президентов ФИСА вошли в состав нового Всемирного спортивного совета, заметно повысив свой ранг, — они стали вице-президентами ФИА. Это — американец Бердетт Мартин, грек Александр Дардуфас, австралиец Джон Ладж, немец Вильгельм Лидинг и Мишель Бое-ри из Монако.

Ушли лишь японцы Садаме Камакура (он стал членом Совета по туризму) да наш Михаил Залетаев, долгие годы бывший заместителем председателя ФАССР СССР и ныне отошедший от дел. Их места заняли итальянец Марко Пиккини и швед Ларс Остерлинд. Интересно, что без работы остался бывший первый заместитель Балестра поляк Роман Пияновский, вместе с которым «уволены» вице-президенты Стуре Агвальд, Жан Панард и уже упоминавшийся Роуз.

Что ни делается — все к лучшему, скажет философ. Очевидно, это так. По поводу же очередной реформы автомобильной федерации сегодня можно сказать лишь одно — сосредоточение всей полноты власти в руках такого человека, как Мосли, поднаторевшего вместе со своим приятелем Экклстоуном в извлечении из автогонок звонкой монеты, приведет к дельнейшей коммерциализации автоспорта. Не будем пока судить о том, хорошо это или плохо. Пожелаем лишь, чтобы автомобильные чиновники не забыли об интересах гонщиков, конструкторов и, главное, зрителей.

В. ИВАНОВ

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

КУПЛЮ модели M1/43, а также энциклопедию парусного флота, энциклопедию автомобилей, АМС 1990—1994 гг., Информавто, АВТОРЕВЮ, AUTOMOBIL REVUE, АВТОТЕХНИКА, QUATTROVOYE, КЛАКСОН, ЗА РУЛЕМ 1975—1994 гг., каталоги, проспекты и многое другое. Без согласования не высылать. Адрес: 654040, Россия, г. Новокузнецк, Кемеровская обл., пр-кт Советской Армии, д. 43, кв. 122. Сергеев Владимир.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ все, кроме 1—92г. и 7—12 за 1993 г. в хорошем состоянии. В письме прошу указать цену журналов. Адрес: 156000, г. Кострома, Главпочтамт, до востребования, предъявителю паспорта IV-ГО № 583738.

КУПЛЮ журналы МОТО начиная с 1 номера по 500 руб., другие журналы и вырезку о мотосамодельках или ОБМЕНЯЮ на ЗА РУЛЕМ 5, 8, 11, 12—93 г.; 7—92 г.; 8, 11, 12—91 г.; АВТОМОТОСПОРТ 7—12—93 г. Адрес: 644020, г. Омск, ул. Серова, д. 21, кв. 17. Волосухин В.

ПРОДАЕМ

ГОНОЧНЫЕ АВТОМОБИЛИ "ЭСТОНΙΑ-21.10"

Телефоны в Минске:
(017 2) 34-81-62; 55-55-59; 65-36-51.

Факс: (017 2) 34-10-36.



Родительский день

При всей несхожести характеров и спортивных судеб Эмерсон Фиттипальди и Найджел Мэнселл, очевидно, едины

в том, что касается воспитания детей. Оба пилота не упускают случая, чтобы познакомить своих ребятишек с миром, в котором живут их папы. Двое из четырех дочерей

«Эмо» — Татьяна и Жуана, а также отпрыски сэра Найджела — Лео, Грэг и Хлоя, похоже, в восторге от родительских педагогических приемов.

Рене Дрейфус

В Нью-Йорке в возрасте 88 лет после операции на сердце скончался выдающийся французский автогонщик Рене Дрейфус. С 1929 по 1939 год он выиграл немало Гран-при за рулем «Бугатти», «Альфы-Ромео», «Мазерати», «Де-

лайе» и «Тальбо-Лаго». Наиболее значительной своей победой сам Рене считал ту, которой добился на «Делайе» в 1938 году в По. Там он опередил считавшихся тогда непобедимыми пилотов «Мерседеса» Караччиолу и Ланга.

Во время войны Дрейфус участвовал в «Инди-500»

1940 года, а потом поступил на службу в американскую армию. Осев в США, он открыл в Нью-Йорке два престижных ресторана. Последний раз Рене Дрейфус вышел на старт в 1953 году, чтобы принять участие в 24-часовой гонке в Ле-Мане.

● На Международной выставке спортивной и гоночной техники, проводившейся осенью в немецком Эссене уже в 26-й раз, были представлены 550 фирм из 19 стран. Входной билет стоил 22 марки. Для детей, студентов и безработных — 14 марок.

● В Бонне президент ФИА Макс Мосли и Берни Экклстоун встретились с федеральным канцлером Германии Гельмутом Колем. Обсуждалась, в частности, возможность проведения двух Гран-при в этой стране.

● Младший брат пилота формулы 1 Ральф Шумахер в нынешнем сезоне примет участие в немецком чемпионате формулы 3.

● В нынешнем сезоне намечено возродить не проводившуюся с 1972 года гонку спортивных автомобилей «1000 километров Парижа». Правда, для того чтобы уже в конце мая принять мощные спорт-прототипы и машины класса GT, автодром в Монлери придется хорошенько подновить.

«Большая нога» — друг американцев

Лет десять назад, когда в нашей прессе впервые появились снимки этих монстров с «телом» пикапа и «ногами» трактора, карабкающихся через горы автомобильных кузовов, реакция на них была однозначной — проклятые американские капиталисты бесятся с жиру, не зная, куда девать наэксплуатированные богатства. Но вот со временем мы стали более внимательно присматриваться к жизни великого народа. И оказалось, что американцы любят проводить время в веселой компании и придумывать разные смешные штуки. А так как нация эта самая автомобильная в мире, то и развлечения должны быть автомобильные. Одной из самых любимых забав стала в последние годы именно эта. Поначалу держалась она на энтузиастах-одиночках, но вскоре в дело вмешались бизнесмены. Теперь в США существует несколько небольших фирм, производящих подобные четырехколесные чудовища, как например «Бигфут 4x4 Инкорпорейтед» (в переводе это означает «большая нога»).

Проводится даже настоящий чемпионат по прыжкам через автомобильные горы на «тракторопикапах», подобных этому «Босс-Монстру», оснащенному полутораметровыми шинами «Гудьер», каждая из которых весит почти полтонны.



Имени «Дома студента номер пять»

Те, кто имел удовольствие жить в студенческие годы в общении, наверняка поймут этот жест выпускников МАДИ В. Раппана и В. Терехина. Бывшие постояльцы «мадидской» общаги, расположенной в двух шагах от институтской лаборатории спортивных автомобилей, нарекли свою гоночную команду «ДС-5», что означает — «Дом студента номер пять».

Два Владимира собираются выступить в нынешнем году сразу в двух национальных чемпионатах легковых автомобилей «Рено-Клио» — в Бельгии и Голландии. При этом, разузнав, что этапы состязаний не совпадают по срокам, решили ограничиться пока единственной машиной, поделив по-братски две страны Бенилюкса.

Любопытно, оставит ли гоночный «Дом студента» в душе европейских болельщиков столь же яркий след, как кирпичный «ДС-5» у его жильцов?



«Железному» Фрэнку стоит подумать

Отставание механиков «Вильямса» в смене колес во время гонки давно стало притчей во языцех. А недавно в Сильверстоуне произошло событие, которое, надо думать, вовсе оконфузило английскую «конюшню». На знаменитом автодроме состоялся розыгрыш «Рэйси Лэйдис Трофи». Его соискательницы соревновались в умении менять колеса «Вильямса» и «Мак-Ларена»!

Приз в 50 тысяч фунтов стерлингов достался слаженной команде «Женщины в моторном спорте». Бетти и Джорджи Хилл (мама и жена Деймона), Лиз Брандл (супруга Мартина), Дафна Эдуардз (жена коммерческого директора «Лотоса») заменили все четыре колеса «Вильямса» за десять секунд. Это на четыре секунды быстрее, чем «пит-стоп» Алена Проста в бельгийском Спа, из-за которого француз, возможно, и проиграл Гран-при.

Может быть, шефу «Вильямса» стоит подумать о замене своих механиков? Согласитесь, кто позаботится о Деймоне Хилле лучше родной матери!



Чего не хватало комиссару Каттани?

Уже несколько десятков лет «фирменными» автомобилями итальянских карабинеров — специального подразделения полиции этой страны — считаются «Альфа-Ромео». Однако за все эти годы истребить мафию так и не удалось (о бесплодных попытках комиссара Каттани знают благодаря телевидению едва ли не все жители нашей страны). Возможно, именно это заставило генерал-майора Луиджи Нобили, командира дивизиона карабинеров центральной области Италии Эмилии Романы нанести визит в Маранелло. Кто знает, может, в беседах с Лукой ди Монтеземоло, нынешним директором «Феррари», родился проект нового полицейского автомобиля? Как бы то ни было, а сфотографироваться на фоне «гарцующего жеребца» формулы 1 карабинеры почли за честь.

● Рон Деннис заявил о намерении своей фирмы принять участие в соревнованиях спортивных автомобилей категории GT: «Мы были глупцами, что до сих пор не выста-

вили «Мак-Ларен-Ф1» на гонки!»

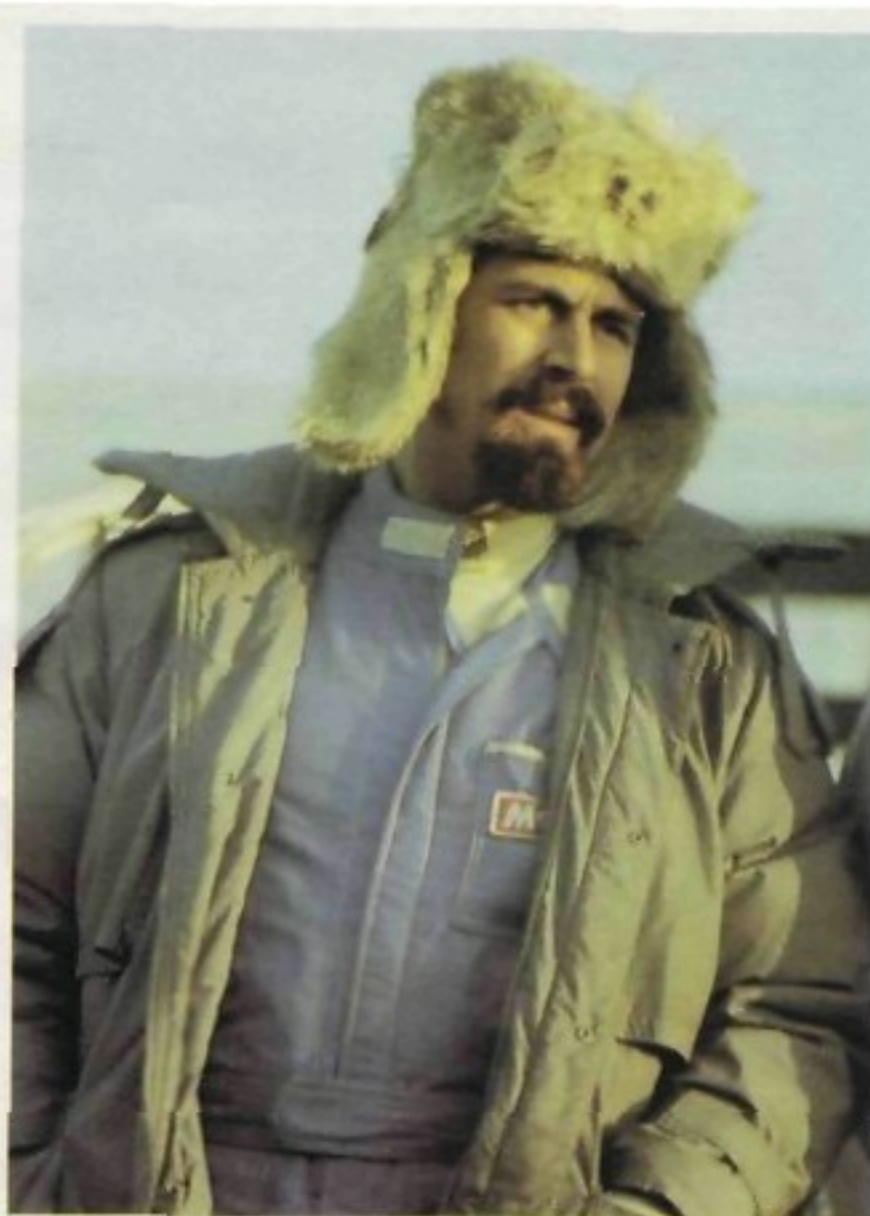
● Английская фирма «Продрайв», сотрудничавшая с «Субару» в кон-

струировании раллийных «Легаси» и «Импрессы», решила подготовить «Альфа-Ромео-Альфа-155» для британского чемпионата по кольцевым гонкам легковых автомобилей.



*В нашей стране
автогонщиков,
выступающих
в ипподромных гонках
столь же успешно,
как москвич Сергей
Успенский, можно
пересчитать
по пальцам одной руки.*

*Был, например,
в спортивной жизни
Сергея сезон, когда
он победил во всех
состязаниях на треке
в Крылатском. Только
ему да еще Николаю
Больших и Борису
Маслову удавалось
дважды выигрывать
"Гонку звезд" на призы
журнала "За рулем".
Успенский —
единственный
из наших гонщиков,
кому довелось
попробовать свои силы
в зимних трековых
гонках за рубежом —
во Франции.*



— Сергей, вы столь удачливы и заметны на овалах ипподрома, что у многих складывается впечатление, что Успенский специализируется исключительно в этой дисциплине.

— Специализация эта не от хорошей жизни. Просто сейчас выезжать на ралли стало слишком накладно, поневоле приходится ограничиваться ипподромом. Вообще-то я пробовал себя почти во всех видах автоспорта, но моей первой и единственной привязанностью остается ралли. Я раллист по натуре. Честно говоря, мне скучно ехать по одному и тому же кругу всю жизнь. А ралли — это всегда неожиданности, всегда разнообразие. Если хотите, не просто спорт, а чуть-чуть приключение. А самое главное — упорительный творческий процесс. От подготовки машины до финиша гонки.

— Стало быть, вас нельзя отнести к тем гонщикам, которые предпочитают, чтобы им подкатывали уже готовый автомобиль?

— Ни в коем случае. Предпочитаю все делать своими руками. И нахожу в

Собеседник

СЕРГЕЙ УСПЕНСКИЙ:

«Я раллист по натуре»



этом удовольствие. В моей спортивной карьере был период, когда я оказался только, как говорится, «наездником» — в заводской команде АЗЛК. Я приходил на работу, будто в контору. Слонялся восемь часов по мастерской и не мог приложить к делу свои навыки и умение. Там, знаете, все было, как в интермедии Райкина «Кто шил костюм?». Помните: один пуговицы пришивает, другой — рукава, третий — штанину. Вот и на АЗЛК — кто-то мотор готовит, кто-то — подвеску, кто-то — тормоза. В итоге же вместо персональной ответственности выходила коллективная безответственность. Никогда у меня, ни до, ни после, так часто не ломалась машина.

— Может быть, дело здесь в том, что собранную своими руками машину гонщик и бережет больше!

— Думаю, тут есть доля истины. Когда постоянно едешь на всем готовом, когда к твоим услугам — и толпа механиков, и техники чуть ли не на каждом допе, тогда и рискнуть можно и о машине не думать. Я же не избалован сторонним вниманием. Помню, первый свой раллийный автомобиль из утиля собирал, по тольяттинским свалкам с друзьями детали искал. Кузов был настолько прогнивший, что в салоне пришлось доски подкладывать, а на них уже сиденья крепить. Много покупал на свои деньги, товарищи помогали. Встанешь иной раз на трассе — они бегут: кто с ключом, кто с канистрой. Естественно, я не мог себе позволить бить машины.

— И все же, Сергей, не жалеете, что не довелось выступать в солидной команде с вышколенными механиками, серьезным сервисом, чтобы можно было сосредоточиться исключительно на гонке?

— О чем теперь говорить? Не довелось — так не довелось. Я даже в сборную СССР попал, когда она уже разваливалась начала. Тренера у меня никогда не было, спонсора — тоже. Кто знает, если бы кто-нибудь, что на-

*На старте австрийского
ралли «Земперит».*

зывается, тащил меня за шкирку, то мой послужной список был бы богаче. Но зато сейчас я могу гордиться тем, что всего добился сам. Что имею — все мое.

Вообще у меня, видимо, в характере — стремление преодолевать трудности. Даже когда катаюсь на горных лыжах, стараюсь выбрать такой склон, где полно препятствий.

— Ну, наверное, в спорте, тем более в отечественном автомобильном, без характера в любом случае не обойтись.

— Для успеха необходим характер, плюс талант. Все дело в том, сумеешь ли ты совладать с даром Божиим. Я знаю немало примеров, когда недостаток таланта спортсмен с лихвой компенсировал работоспособностью. Например, Филимонов. Лично видел, как «Фил» один и тот же поворот, наверное, раз сто на тренировках проезжал и доби-



вался своего. И это вызывает у меня искреннее уважение.

— Скажите, вам везло в жизни на хороших людей!

— Хороших все-таки больше, чем плохих. С благодарностью вспоминаю, скажем, руководителя Центральной лаборатории контрольных испытаний автомобилей ЗИЛа Валерия Владимировича Кружкова. Восемнадцатилетним парнем я работал у него водителем-испытателем. Помню, когда освободился кроссовый

ЗИЛ-130, Валерий Владимирович, в прошлом, кстати, известный ватерполист, устроил среди претендентов на место за рулем спортивного грузовика мини-соревнования. И увидев, что я, щуплый пацан, показал себя лучше солидных дядей, не колеблясь, отдал мне машину. Так началась моя карьера гонщика. Впрочем, вскоре кроссы на грузовиках запретили, и я начал искать другие возможности заниматься автоспортом.

Очень меня тогда агитировал за кольцевые гонки

В свое время Успенский отдал дань и кроссу на легковых машинах.

мой друг и отличный пилот «формул» Владик Барковский. Московский автомобильный институт для меня даже «Эстонию» купил. Но поехать на ней я так и не успел. Страсть к ралли все-таки пересилила.

— Сергей, говорят, вы трудно сходитесь с людьми, что вы неуживчивый человек...

— Я требовательный. Предпочитаю говорить правду в лицо, а не шушукаться за спиной. Не всем это нравится. А неуживчивым меня считают люди необязательные. В жизни я руководствуюсь принципом — уговор дороже денег. Умри, но сделай, что обещал. С коллективом, с которым я сейчас работаю в МАСИ, у меня отношения нормальные: мы делаем одно дело и понимаем друг друга.

— Интересно, как складываются ваши отношения в экипаже со штурманом?

— Последние годы я постоянно выступаю в паре с

На зимних состязаниях, будь то ралли или ипподромные гонки, Сергей всегда в своей стихии.



Алексеем Зябловым. Прежде он работал механиком на АЗЛК. С ним у нас чисто рабочие отношения.

— Был случай, когда вы сами оказались в роли штурмана.

— Это случилось на ралли «Ялта». Как-то на соревнованиях в Румынии я познакомился с очень общительным французом — Жоржем Оуэлом. Несмотря на свой солидный возраст, а ему уже при первой нашей встрече было под восемьдесят, он, словно мальчишка, одержим ралли, до сих пор выступает в соревнованиях. Признаюсь, не перестаю удивляться его энергии. Он, между прочим, владеет рестораном в центре Парижа, однако при этом сам зачастую стоит у плиты. Бывает, разговаривает сразу по двум телефонам, что-то у него на сковородке шипит, а он еще с тобой ухитряется перебраться парой слов.

Именно Оуэл пригласил меня выступить в зимних

гонках «Андрос Трофи» в Париже. В Ялту же он приезжал ко мне с ответным визитом, но где-то по дороге «потерял» своего штурмана. Вот и пришлось мне на время переквалифицироваться. Впрочем, то был как раз тот случай, когда важна не победа, а участие.

— Судя по вашему агрессивному, напористому стилю езды, похоже, то был едва ли не исключительный случай.

— Я максималист, и если уж за что-то взялся, то буду идти до конца — к победе.

— Однако, согласитесь, добиваться ее становится все труднее, выступая на отечественных автомобилях.

— Я совсем не против, когда мои соперники пересякаются на иномарки. Это вполне объективный процесс, от которого наш спорт только выиграет. У меня же пока такой возможности, увы, нет. Мы немного у себя в спортлаборатории МАСИ занимаемся обслуживанием и ремонтом автомобилей, но заработанных денег хватает только на ипподромные гонки.

Сейчас совместно с фир-

мой «Субару» мы создаем сервисный центр по обслуживанию ее автомобилей. Фирма предоставит нам оборудование и, быть может, в дальнейшем с их помощью у нас тоже будет спортивный автомобиль.

Мы все надеемся, что дело пойдет. На фирме считают, что машина должна завоевать наш рынок — у нее большой ход подвески, оппозитный двигатель, оцинкованный кузов, полный привод — как раз для наших дорог. Тем более автомобиль — среди лидеров чемпионата мира по ралли, что создало ему неплохую рекламу.

— И как увязать сервисный центр «Субару» и МАСИ?

— Он создается на базе учебно-научного центра института, директором которого я являюсь. На кафедре автомобилей МАСИ в курс обучения вводится новая специальность — авто-сервис. В нашем центре студенты будут получать информацию о новых европейских технологиях и проходить практику. Ректорат мыслит современно и одобряет все это.

— Выходит, не за горами

то время, когда мы увидим Сергея Успенского за рулем «Субару»!

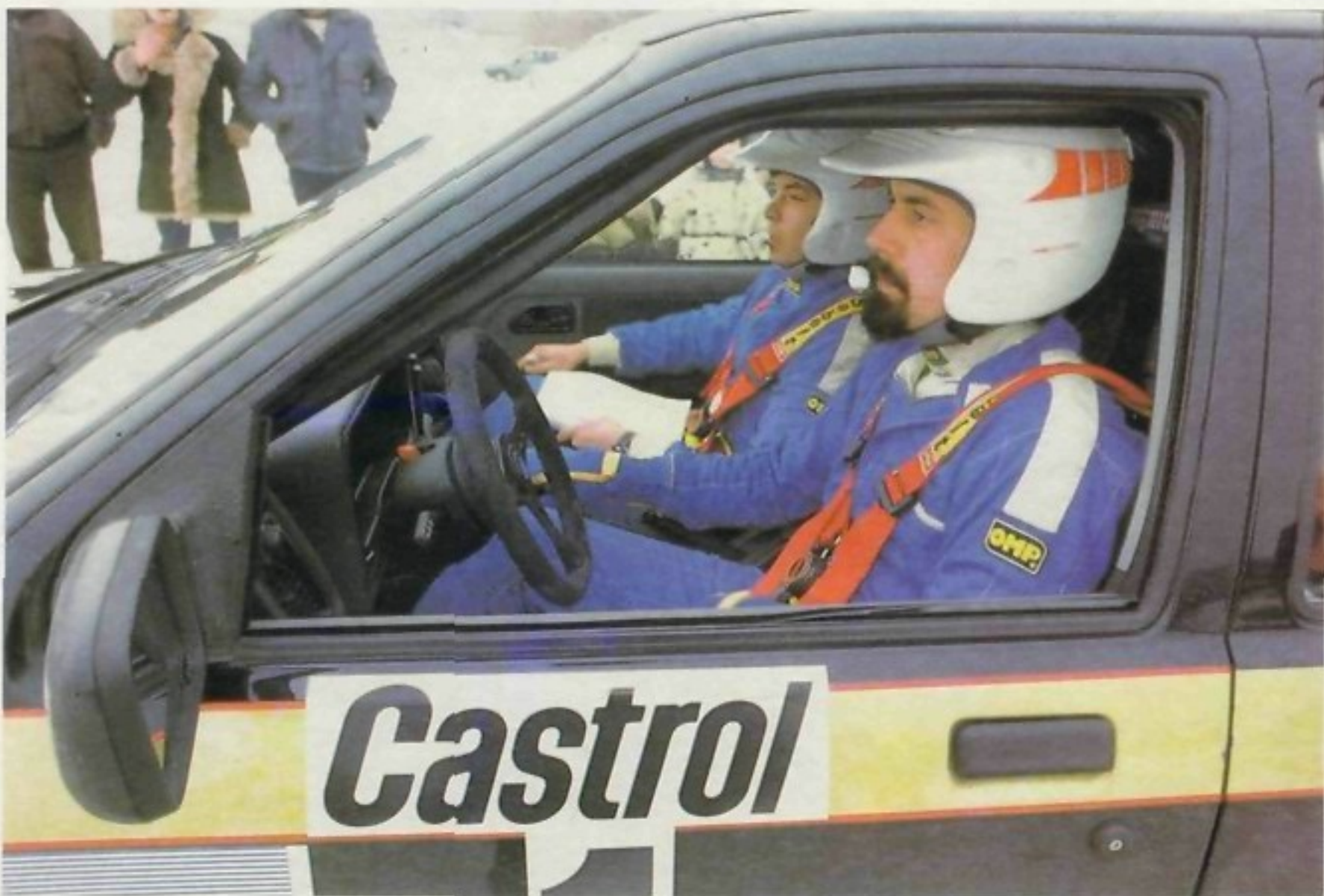
— Ну, об этом говорить пока рано.

— И напоследок довольно необычный вопрос. После прошлогодней победы в «Гонке звезд» в одной газете вас назвали князем Успенским...

— Дело в том, что князь я или не князь, может подтвердить только Дворянское собрание, членом которого я не являюсь, а свидетельство о рождении тут ни при чем. Поэтому я считаю, что князем называться не могу. Я из княжеского рода, князьями были мои предки по линии деда и матери. Но считаю, что один человек может родиться в семье с предками-князьями и быть недостойным их, а другой может родиться где-нибудь в глухой деревне и быть очень интеллигентным человеком. Тут все дело во внутренней культуре, по которой и следует оценивать людей, а не по их родословной.

Беседу вела
О. КОРНЕЕВА

Фото В. КРЮЧКОВА
и из архива С. УСПЕНСКОГО



столь дорогой спортивный автомобиль.

«Столь дорогой» — это сколько? Самые дешевые малолитражки стоили тогда в Англии 350—450 фунтов стерлингов, а за ХК-120 надо было заплатить 1200. Поэтому и решили сделать их сотни две — именно на такой спрос (в общем небольшой) рассчитывали издатели новой модели. И поэтому панели кузова сделали алюминиевыми (стальной лист тогда в Англии еще строго регламентировался) на деревянном каркасе. Автомобиль, сам по себе прекрасный, все же не был свободен от недостатков. В машине, по отзывам потребителей, на высокой скорости ощущался сильный шум ветра. Возможности фар не соответствовали классу и назначению автомобиля. При резком старте с места задний мост сильно «дробил» — неизбежная особенность машины с зависимой подвеской задних колес, где толкающие усилия передаются рессорами, а не реактивными штангами.

И все же — кожаная обивка сидений, регулируемые сиденья и рулевая колонка, элегантная внешность — все это импонировало автомобилистам и, главное, как отмечали современники, «в конструкции машины не произошло ущемления комфорта».

Успех новинки был колоссальным, тем более что на следующий год эти «ягуары» одержали немало побед на престижных гонках и ралли. Короче говоря, пришлось договариваться с фирмой «Пресст стил» о массовом производстве цельностальных кузовов для ХК-120: за шесть лет, с 1949 по 1954 год, — 12 089 штук.

Первоначально ХК-120 выпускали с двухместным кузовом без тента. Когда автомобиль находился на стоянке, проем кокпита накрывали специальным кожаным пологом, который пристегивался к кузову на кнопках. Англичане такой кузов называли «Ту-Ситер».

Потом, весной 1951 года, появился кузов с тентом и прозрачными боковинами дверей («Дроп-хед-купе» по английской терминологии) и одновременно с ним — купе с жестким металлическим верхом и дверьми со стеклами в рамках («Фикст-хед-купе»).

Кузов первого типа — простой, и оснащенный им «Ягуар-ХК-120» был самым

легким (сухая масса — 1140 кг). С жестким верхом машина была потяжелее — 1300 кг, а с матерчатым тентом ее сухая масса составляла 1350 кг.

Сколько бы изящным ни был кузов — некоторые полагают, что его облик навеян машиной «БМВ-328-Милле-Милья» 1940 года, — но самой большой новинкой в автомобиле был двигатель. Когда Уильям Хейнс, его конструктор, выступал с докладом на сессии британского Института инженеров-механиков, он, рассказывая о силовом агрегате ХК-120, подчеркнул: «Преимущества полусферической камеры сгорания над всеми другими столь многочисленны, что если их тщательно проанализировать, трудно понять, почему она до сих пор не получила всеобщего распространения». Сегодня двигатели с двумя распределительными валами в головке цилиндров широко применяются на массовых легковых моделях. Хейнс действительно опередил свое время.

Уильям имел все причины для радости. Но тогда он, конечно, не мог предвидеть, что его шестицилиндровый мотор (кстати, первый в мире с двумя «верхними распределителями», выпускавшийся серийно) будет изготавливаться почти сорок лет! Во всяком случае «ягуары» комплектовались этими дви-

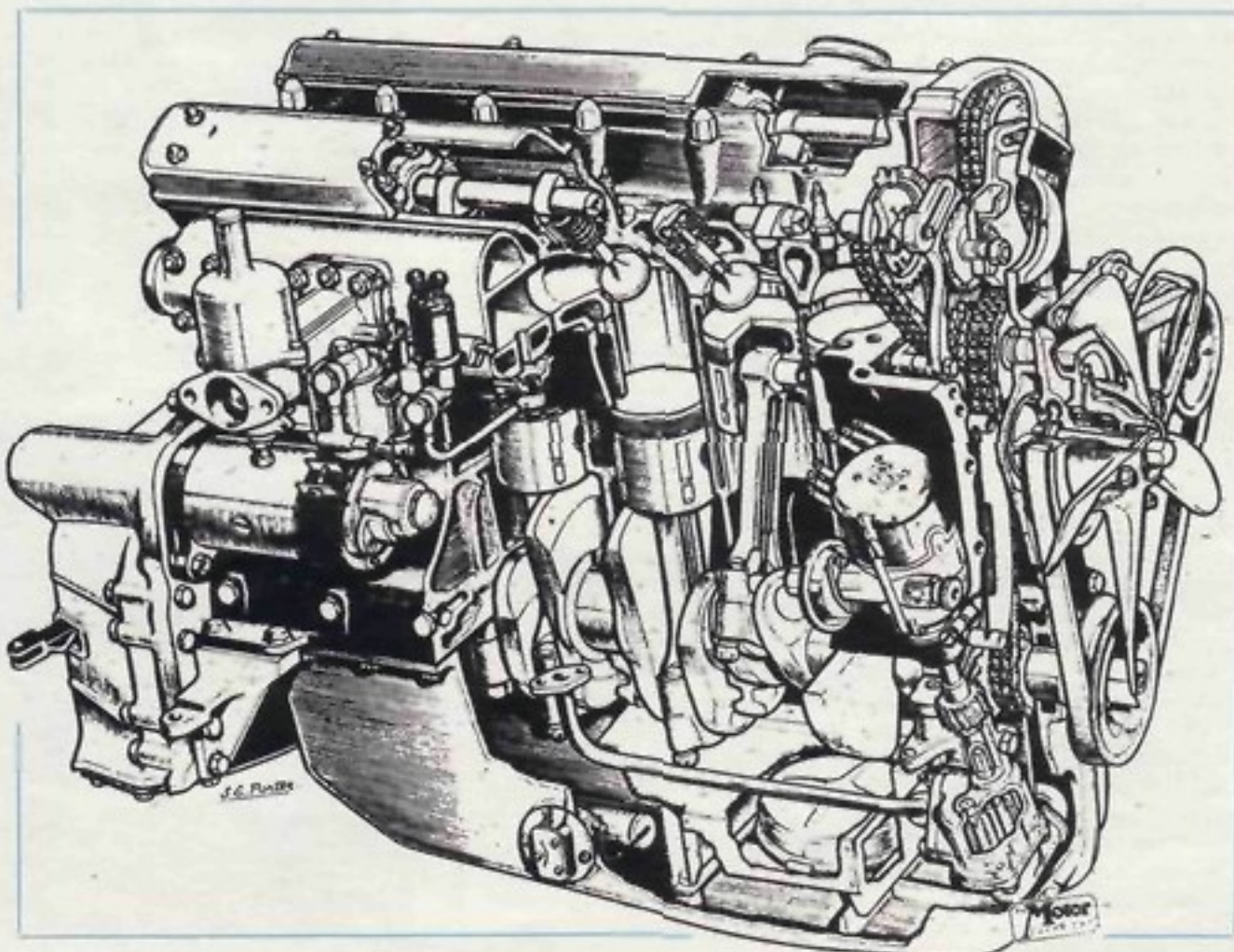


гателями вплоть до 1986 года.

ХК-120 оказался очень удачной машиной. Но шли годы, и она требовала модернизации. С осени 1954 года на смену ей пришла модель ХК-140 с более мощным (190 или 210 л. с.) дви-

гателем рабочим объемом 3442 см³. Ее кузов стал несколько шире и получил два дополнительных места. Эти изменения сделали машину на 75 мм длиннее, но чуть «пополнев», она утратила былую элегантность линий.

ХК-140 комплектовали те-





перь не только колесами дискового типа, но и сплюснутыми «Фуджи-Витворт». Автомобиль имел уже не червячный, а реечный рулевой механизм. В числе других изменений конструкции стоит упомянуть увеличенные в диаметре продольные торсионы подвески передних колес, измененную облицовку радиатора. Этих машин выпущено 8884 экземпляра с тремя типами кузовов: родстер, купе и кабриолет. Затем пришло время дальнейших усовершенствований. Покупателю с мая 1957 года предлагалась

машина XK-150 с двигателем рабочим объемом 3442 см³ (190 л. с.) либо 3781 см³ (265 л. с.). Она оснащалась впервые в мире дисковыми тормозами, которые были испытаны на гоночных моделях 120С и D во время 24-часовых гонок в Ле-Мане. Новая машина могла развивать скорость соответственно до 220 или 240 км/ч, и до 1961 года завод выпустил ее в количестве 9395 штук.

Вообще спорт сыграл немалую роль в совершенствовании конструкции моделей XK. Уже в 1950 году



«ЯГУАР-ХК120»

Годы выпуска: 1949—1954. Количество мест — 2. Двигатель: число цилиндров — 6, рабочий объем — 3442 см³, клапанный механизм — 2 ОНС, мощность — 160 л. с./118 кВт при 5400 об/мин. Число передач — 4. Ведущие колеса — задние. Размер шин — 6,00—16. Длина — 4394 мм. Ширина — 1562 мм. Высота — 1334 мм. Колесная база — 2590 мм. Колея колес: передних — 1290 мм, задних — 1260 мм. Дорожный просвет — 181 мм. Количество оборотов руля от упора до упора — 3,25. Масса в снаряженном состоянии — 1300 кг. Наибольшая скорость — 195 км/ч. Время разгона с места до 100 км/ч — 10,0 с. Расход топлива — 16—20 л/100 км. Запас топлива — 63 л.