

Лукавая
философия
Айртона
Сенны

"Мерседес-
Бенц-
С280" —
гоночный
автомобиль
во фраке

Ледовый
Гран-при
приходит
в Россию

AMC

ISSN 0868—5193

4/1994

Формула 1

ТРИДЦАТЬ ЛЕТ ОДИНОЧЕСТВА

"Сенна ангел", — утверждают одни. "Дьявол", — заверяют другие. Общими же усилиями и те, и другие, толкуя о гениальности бразильца, возводят его на все более недостижимую высоту, отдаляя от простых смертных





Порой, улучив короткое мгновение между жестокими битвами на гоночных трассах мира, великий да Силва уединяется на ферме своего отца близ Татуи, в 160 километрах от Сан-Паулу. Привычная с детства обстановка и тихие радости семейной жизни успокаивают его и настраивают на философский лад: «Главная проблема моей несчастной страны — огромная пропасть между кучкой богачей и громадным количеством бедняков. Для многих людей в Бразилии нет будущего. Так не может больше продолжаться! Не может богач и дальше чувствовать себя спокойно в море нищеты!»

Секретарь записывает откровения героя, чтобы через несколько дней их могли прочесть почитатели его таланта в Лондоне и Нью-Йорке, Париже и Рио-де-Жанейро, Токио и Мельбурне...

Первой открыла выдающиеся способности сына сеньора да Силва. Однажды, стоя у кромки асфальтовой дорожки картодрома (узнав о том, что его отпрыск хочет заниматься картингом, да Силва-старший нанял рабочих, и они построили трассу прямо на ферме, рядом с озером, где можно было гоняться на «водном мотоцикле») и задумчиво глядя на быструю маленькую машинку, которой так здорово управлял ее мальчик, она сказала: «Милтон, нам нужно подумать о достойном имени для нашего сына. Я чувствую — он будет великим автогонщиком. А фамилия да Силва в Бразилии

встречается на каждом шагу. Пусть у необыкновенного чемпиона будет необычное имя: в анналы истории мирового спорта он войдет под моей девичьей фамилией — Айртон Сенна».

Вот так и получилось, что величайший гонщик Бразилии, ставший олицетворением своей страны в глазах всего мира, известен всем как сын итальянской иммигрантки Нейде Сенны, родившейся в далеком Неаполе.

Но Милтон да Силва недаром слыл в Сан-Паулу преуспевающим коммерсантом. На итальянскую фамилию для сына отец согласился неспроста: автогонки — это прежде всего бизнес, и мельчайшие, на первый взгляд, не существенные вещи могут сыграть здесь решающую роль, рассудил он еще в середине шестидесятых и нанял для сына менеджера Арман-до Ботелу. Главной целью последнего было вести да Силву-младшего по бурному

Впервые Айртон сел за руль, когда ему не было еще четырех лет. Правда, тогда автомобильчик был еще педальным.

14 сентября 1977 года на картодроме итальянского города Парма европейские зрители в первый раз увидели этого гонщика. В протоколах отборочных заездов чемпионата мира его называли А. С. да Силва.



На «Тоудмент-Г 183В» 7 апреля 1984 года Сенна заработал свое первое очко в формуле 1 — за шестое место в Гран-при Южной Африки в Кялами.





Три года команда «Лотос» не побеждала в чемпионатах мира. И вот наконец долгожданный триумф на Гран-при Португалии. Первым поздравил Сенну после финиша в Эшториле менеджер Питер Уорр (справа).

Драматическая концовка первенства мира 1989 года. За семь кругов до финиша предпоследнего этапа в Японии Ален Прост в правом повороте «захлопнул дверь» перед своим товарищем по команде. Оба вылетели за пределы трассы, а Сенна уступил французу чемпионский титул.

В свободное от основной работы время Айртон увлекается авиамоделизмом.

морю автоспорта, заботиться о росте его спортивного мастерства, но главное — о создании благоприятного имиджа и привлечении богатых спонсоров.

Таким образом, едва ли не с колыбели Айртон Сенна оказался в привилегированном положении. В отличие от его земляков — Нельсона Пике, Рауля Боэзела и многих других, своей известностью обязанных во многом случайному стечению обстоятельств и душевной щедрости их знаменитого предшественника Эмерсона Фиттипальди.

Благодаря прозорливости Милтона да Силвы, расторопности Ботелу и, конечно, таланту Айртон, восхождение новой звезды совершалось стремительно. В семнадцать лет он стал чемпионом Южной Америки по картингу, а потом четырежды подряд выигрывал национальное первенство. Правда, вплоть до этого момента никто, кроме, может быть, родной матери, беззаветно верившей в сына, не находил в молодом бразильце какого-то уж сверхъестественного таланта. Были мальчишки, показывавшие и лучшие результаты. А четырежды участвуя в чемпионате мира по картингу, завоевать высший титул Айртон так ни разу и не сумел. И тем не менее оказался в Англии, в одной из сильных команд Британского чемпионата формулы «Форд-1600».

Но с тех пор талант будущего знаменитого чемпиона стал стремительно раскрываться, подобно тропическому цветку, заполняя все вокруг головокружительным благоуханием. Двадцать гонок — двенадцать побед и сразу два чемпионских титула в двух разных чемпионатах «младшей» фордовской формулы. На следующий год — двадцать девять этапов, двадцать три победы и еще два титула, теперь уже в формуле «Форд-2000».

В годы «картингового детства» Сенну отделяли от сверстников в основном богатство отца и напористость менеджера. Отныне Айртон еще более отделился от товарищей — теперь уже по выбранной профессии — величиной своего таланта. Вместе с бразильцем в Британском чемпионате формулы 3 1983 года участвовали будущий чемпион мира в гонках на выносливость Мартин Брандл и восходящая звезда

IMSA Дейви Джонс. Но Сенна сумел превратить первенство в театр одного актера: девятнадцать этапов — одиннадцать побед, четырнадцать «поул-позишн», двенадцать «лучших кругов».

Неудивительно, что уже осенью 1983 года Айртон Сенна удостоился чести пройти несколько кругов за рулем «Мак-Ларена» и «Вильямса». Впрочем, ни Рон Деннис, ни Фрэнк Вильямс не стали рисковать, предпочтя бесспорно талантливому, но совершенно неопытному бразильцу таких корифеев, как Лауда, Прост, Росберг и Лаффит. Воспользовавшись этим, контракт с Айртоном заключил один из аутсайдеров формулы 1 — «Тоулмен».

...Шестой этап чемпионата мира-84, проходивший на улицах Монте-Карло, надолго запомнится всем его участникам и зрителям. Невероятный ливень обрушился на разноцветную вереницу гоночных болидов. Один за другим в тучах брызг сталкивались, врезались в отбойники, вылетали за пределы трассы опытные Уорик, Лауда, Тамбэ, Мэнселл, Патрезе. Впереди осторожно, словно кошка, ощупывая в темноте незнакомую дорогу, буквально крался Прост. И тут журналисты в пресс-центре дружно бросились к экранам мониторов: в облаке водяной пыли от «Мак-Ларена» лидера показался бело-синий «Тоулмен». Кто это? Номер девятнадцать, шлем традиционных бразильских цветов — это же Айртон Сенна!

С неба продолжали низвергаться водопады дождя, а бразилец с каждым кругом все ближе подбирался к Просту. Он мчался будто посуху, совершенно не обращая внимания на буйство воды вокруг. И тем не менее не делал ошибок! Вот Сенна приблизился к «Мак-Ларену» и, после недолгой борьбы обойдя его, вышел в лидеры!

Но тут по пресс-центру пронесся вздох разочарования — оказывается, кругом раньше главный судья состязаний Жаки Икс дал указание вывесить красные флаги, сочтя невозможным продолжать гонку в таких условиях. Сенну лишили заслуженной победы (или возможности свернуть себе шею в одном из следующих поворотов). Прост получил за первое место лишь половину очков из-за того, что участники прошли менее двух третей ди-



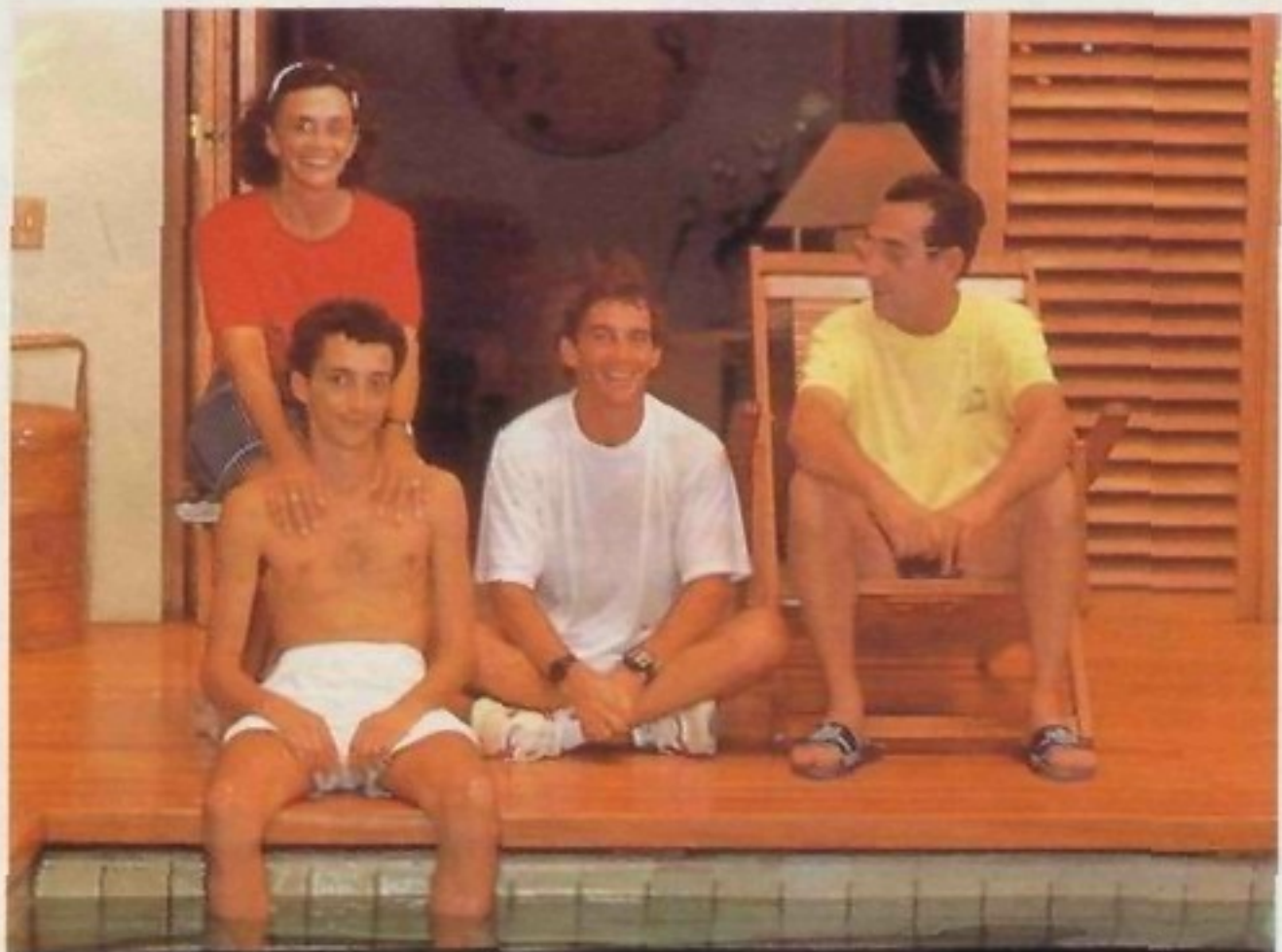
станции. А Джеки Стюарт, наблюдавший гонку, произнес: «Сегодня мы видели будущего чемпиона мира — Айртон Сенну».

Ажиотаж, последовавший вслед за этим, трудно поддается описанию. Не было, пожалуй, ни одной спортивной газеты в мире (западном, разумеется), не поместившей по крайней мере небольшой

статьи о «бразильском чуде». Было чем восхищаться: в одной команде с Айртоном ездил экс-чемпион мира по мотогонкам, европейский вице-чемпион в формуле 2 Джонни Секотто из Венесуэлы. И казался лишь бледной тенью бразильца — за сезон он не набрал ни одного очка. А усилиями Сенны «Тоулмен» впервые в своей истории под-

Шестое чувство «бразильского волшебника» — уникальная интуиция. Никто лучше Сенны не знает, когда «слики» нужно заменить «дождевыми» покрышками и наоборот.

Айртон Сенна да Силва в семейном кругу.



Несколько лет — со времени своей неудачной женитьбы — Айртон слыл «монахом». Но вот летом прошлого года у него появилась подружка — 18-летняя Адриана Филистеу.



нялся на высокое пятое место в Кубке конструкторов.

Но и непосвященному было ясно, что удержать у себя «бразильское чудо» небогатой английской «конюшне» не удастся. Так оно и вышло — Сенна за продление контракта запросил такие деньги, на которые можно было бы купить «Тоулмен» со всеми потрохами. И весной 1985 года Айртон примерял черный гоночный комбинезон «Джон Плейер Спешел»...

Пройдет несколько лет, и один из мэтров гоночной журналистики, австралиец Пол Третхардт, скажет: «Я много видел на своем веку пилотов. Но этот — особенный. И дело не только в том, что Сенна — водительский гений. Даже если бы он был средним гонщиком, знакомством с Айртоном я мог бы гордиться. Мягкий, умный, удивительно интеллигентный человек, с которым часами можно говорить о тысячах разных вещей, ни разу не коснувшись ни формулы 1, ни автоспорта вообще». А другой журналист, редактор крупнейшей бразильской газеты «О Глобу», доверительно шепнет коллеге из римской «Коррере делла Сера»: «Почему Сенна так велик? Да потому, что он никакой не бразилец! Поверьте моему слову, это самый настоящий японец, в силу каких-то неведомых обстоятельств родившийся в Бразилии...»

Очевидно, есть в истории автогонок личности, о которых написано больше, чем об Айртоне Сенне. Нотрудно, если вообще возможно,

найти человека, вызывавшего более противоречивые отклики. «Это ангел», — утверждают одни. «Дьявол», — заверяют другие. Общими же усилиями и те, и другие, толкая о гениальности бразильца, возводят его на все более недостижимую высоту, отдаляя от простых смертных. Но почему дьявол?

Итак, в сезоне 1985 года Сенна оказался в «Лотосе». Товарищем по команде (и номинально первым номером, что, впрочем, существовало скорее лишь в воображении публики) стал Элио де Анджелис. Выходец из старинной дворянской семьи, очень симпатичный и доброжелательный, он сразу предложил новичку свою дружбу. И не встретил отказа. Но вскоре оказалось, что на трассе де Анджелис не намерен уступать вундеркинду из Южной Америки, и сезон они закончили почти вровень. Тогда-то «мягкий, интеллигентный» Сенна предложил менеджеру «Лотоса» Питеру Уорру подыскать на место итальянца пилота без больших амбиций. В противном случае Айртон пригрозил оставить команду.

Зимой в «Лотосе» появился шотландский аристократ Джонни Дамфриз: ожидать от него побед в формуле 1 не могли даже самые отчаянные оптимисты среди британских болельщиков. А де Анджелис, которому указали на дверь без всякого объяснения причин, никак не мог поверить в коварство своего друга, о чем в открытую писала итальянская пресса. Элио перешел в «Брэбхэм» и в мае разбился на

смерть на испытаниях новой машины.

Айртон никогда впоследствии не говорил об этом неприятном эпизоде своей карьеры. И сделал все от него зависящее, чтобы он поскорее стерся в памяти окружающих. С его талантом водителя и личным обаянием это было не так уж сложно.

Уже в третий свой сезон в Ф1 Сенна стал одним из главных претендентов на высший титул. Чемпионы мира Пике и Прост и даже Мэнселл, для которого не существовало, кажется, никаких авторитетов, откровенно опасались первого номера «Лотоса». Айртон побеждал в Хересе, Эшториле, Детройте, Спа, завоевывая симпатии миллионов болельщиков ювелирным стилем вождения и неотразимой улыбкой. Его уже начали называть «бразильским волшебником»...

До окончания Гран-при Испании 1986 года оставалось несколько кругов. Чтобы сохранить шансы на чемпионское звание, Сенне необходимо было победить. А он шел лишь третьим, проигрывая в основном своим соперникам — Просту и Пике. Айртон предпринимал отчаянные попытки достать лидеров, все чаще рискуя сверх обычной для него меры. В конце концов на одном из поворотов он допустил микроскопическую неточность, и черный «Лотос» вылетел за пределы трассы. Мотор не заглох, и бразилец попытался вернуться на асфальт, но колеса бешено вращались на месте — машина прочно сидела на «брюхе». Рядом находи-

лись несколько судей, и Айртон отчаянными жестами призывал их помочь ему выбраться на дорогу. Но «маршалы» были невозмутимы — по правилам, если остановившийся автомобиль не служит препятствием другим гонщикам, никто не имеет права помогать ему сдвинуться с места. Наконец Сенна заглушил мотор, выбрался из кокпита и, подбежав к ближайшему судье, ударил его по лицу.

Всеобщее возмущение на этот раз было велико. ФИСА пригрозила драчуну дисквалификацией, а Сенна со слезами на глазах уверял журналистов, что его попутал бес и что больше никогда...

Ну как было не простить такого парня? «Главная его особенность», — говорил Фрэнк Вильямс, — что он не такой как другие. На трассе и вне ее он живет единой мыслью — о гонках». А вице-чемпион 1985 года Микеле Альборето добавлял: «Этот парень живет, спит, ест и делает каждый свой шаг — исключительно имея в виду формулу 1. Все его мысли, действия, решения подчинены одному — победе в чемпионате мира».

Настоящий автоголик — таков был вердикт, вынесенный общественным мнением, — он не может жить без гонок, и потому неудачи на трассе ранят его гораздо глубже, чем большинство его коллег, для которых автоспорт всего лишь любимая работа или увлекательное времяпрепровождение. А когда от бразильца ушла жена, прожив с ним чуть больше полугода («я не похожа на кусок железа, а потому этому сумасшедшему нет до меня никакого дела»), Сенна был окончательно прощен. Разве можно сердиться на человека, столь глубоко преданного автоспорту?

И будто в благодарность своим верным поклонникам и в укор тем, кто подумал о нем плохо, в последующие годы Айртон, словно грандиозным фейерверком, ослепил мир формулы 1 блеском своего таланта. Рон Деннис понял свою ошибку и пригласил бразильца в «Мак-Ларен». И выиграв ровно половину этапов, Сенна стал чемпионом мира. Он затмил своим мастерством даже знаменитого коллегу по команде Алена Проста — тому досталось лишь вице-чемпионское звание. Француз улыбался, но открыто

заявлял: «Айртон — один из лучших пилотов, которых я встречал. Однако через годик я постараюсь взять реванш».

Многие посчитали это пустым бахвальством — настолько велика была уверенность в превосходстве «волшебника». Но Прост выполнил-таки обещание... и поставил себя в положение де Анжелиса: Сенна не мог терпеть рядом равного. Помните, «все его мысли подчинены одному — победе...»?

А вытолкнув из гнезда, будто кукушонка, вслед за итальянцем и французом, Айртон стал полновластным королем формулы 1...

На крыше 16-этажного небоскреба «Эдифисио Ва-

ри», возвышающегося в северной части Сан-Паулу, есть вертолетная площадка. Именно сюда чаще всего во время Гран-при Бразилии опускается винтокрылая машина трехкратного чемпиона мира по автогонкам формулы 1 Айртона Сенны. Семь этажей этого дома принадлежат фирме «Айртон Сенна Промоушнз». Здесь работают 25 человек — в основном молодые люди — под руководством Милтона и Леонардо (младшего брата Айртона) да Силва и Фабио Маchado, кузена Сенны, заменившего умершего в 1989 году первого менеджера Ботеллу.

Маchado заботится о финансах брата, Леонардо налаживает новые контакты в мире бизнеса, а Милтон служит как бы консультантом у собственного сына. «У меня могут работать только те люди, которым я полностью доверяю», — говорит великий Сенна. — А где их взять, если не в собственной семье?»

Буквально на каждом шагу в офисе семейной фирмы — от большого, на входной двери, до крошечных, на кофейных чашечках — лого-

тип «Сенна». А еще — фотографии владельца всего этого, великого чемпиона Айртона Сенны. В разных видах, с автографами и без. Гоночный шлем, пустая бутылка из-под шампанского с победы в Детройте в 1987 году.

Кроме всего этого, в «империи Сенны», как гордо именует ее Фабио Маchado, входят: компания спортивной, рекламы IMG, еще одна подобная форма «FJ Якоби» (финансы и юридическое обеспечение), «Айртон Сенна Промоушнз», базирующаяся на Багамских островах, транспортная компания в США (обеспечение многочисленных поездок Сенны и членов его семейства). О создании правильного представления о великом гонщике в прессе заботится специальная служба во главе с Беатрис Ассумпкау. В своем лондонском офисе она готовит пресс-релизы, «колонки Сенны» и множество других материалов для сотен телеграфных агентств, газет и журналов всего мира. Французское фотоагентство владеет всеми правами на фотосъемку чемпиона, а для изготовления приватных и заказных фотографий рядом

с великим Сенной всегда фотограф — японец Норико Коике.

Но и это еще не все. В последнее время все большую прибыль приносит так называемое лицензионное отделение семейной империи. Оно торгует именем великого человека. Чуть больше года назад была продана океанская яхта «Сенна» ценою более 250 тысяч долларов и сразу же поступили заказы еще на четыре таких же. Не очереди — мотоциклы «Каджива-Сенна», часы, аксессуары...

Очень часто бывает так, что пилоты формулы 1 проводят свои непродолжительные каникулы друг с другом, катаясь на лыжах в Альпах или загорая в Калифорнии, на Лазурном берегу или восточном побережье Австралии.

Айртон Сенна предпочитает уединение своей виллы в Ангра душ Рейш или португальском Фаро. Там никто не мешает ему отдохнуть от деловой суеты и жестких схваток на гоночных трассах мира. И немножко пофилософствовать.

А. МЕЛЬНИК

После победного финиша в Аделаиде Рон Деннис устроил банкет в ознаменование окончания шестилетнего сотрудничества с лучшим своим пилотом. Шеф-механик «Мак-Ларена» Джо Рамирес вручает Айртону подарок от команды.



1. Айртон Сenna. Тонкое чутье, величайшая концентрация, природный талант, невероятная жажда победы.
2. Хуан-Мануэль Фанхио. Пять чемпионских титулов горюют сами за себя.
3. Джим Кларк. Не было гонщика талантливее его.
4. Ален Прост. Не самый быстрый, но зато самый аккуратный водитель. Пилот, почти не способный ошибаться.
5. Ники Лауда. Чемпионский титул после двух лет «каникул» — признак высочайшего класса.

6. Джеки Стюарт. Один из самых хладнокровных гонщиков. В наивысшей степени его мастерство проявлялось, когда его атаквали.

7. Жиль Вильнев. Наблюдая его езду, я получал истинное наслаждение. Огромный талант и такая короткая жизнь.

8. Альберто Аскари. Быстрый и необычайно работоспособный водитель. Два чемпионских титула всего за пять сезонов.

9. Йохен Риндт. Один из самых быстрых пилотов, которых я видел.

10. Нельсон Пике. Не самый совершенный, не самый талантливый. Но ведь он трижды был чемпионом мира! К тому же мне импонирует его подход к жизни и к гонке.

Алан Хенри (спортивный журналист, «Гардиан»):

1. Джим Кларк. Одаренность гения. Любимое дитя 60-х.

2. Хуан-Мануэль Фанхио. Человек, который будучи в нужной машине в нужное время мог бы научить кое-чему самого Проста.

3. Айртон Сenna. Сверхумный. Его пугающее совершенство сочетается с высокой концентрацией усилий.

4. Стерлинг Мосс. Возможно, самый многосторонний исполнитель и профессионал самой высшей пробы.

5. Жиль Вильнев. Ослепительная звезда. Всю свою короткую карьеру он заставлял лучшие машины творить чудеса.

6. Ален Прост. Проницательный, умный, ловкий, талантливый. Вероятно, никто никогда не был более осторожным за рулем гоночного автомобиля.

7. Джеки Стюарт.

ВЕЛИКИЕ ГОНОЧНОГО МИРА

Сколько существует спорт, столько же болельщики задаются вопросом, кто был самым-самым лучшим на земле бегуном, боксером, футболистом. Не составляют исключения и автогонки. В разных изданиях время от времени появляются различные списки «самых великих», «самых успешных» и т.д. Журналисты так часто обращаются к самим пилотам называть «лучшего гонщика всех времен», что те порой не выдерживают. Так, недавно в ответ на подробный вопрос известного шутника Герхард Бергер с непроницаемым лицом ответил — Альбер де Дион.

Помимо блестящих водительских качеств, войдет в историю как один из тех, кто сделал больше всех для безопасности гонок.

8. Ники Лауда. В его необычайно бойцовской манере на первом месте стоят опыт и прагматизм.

9. Рони Петерсон. Мягкий человек с буйной манерой и неукротимым темпераментом за рулем.

10. Марио Андретти. Король дороги. Никто и никогда не мог сравниться с ним в удивительном сочетании скорости и стиля.

Кристиан Даннер (эксперт-пилот формулы F1):

Я хотел бы оценить только тех, кого видел сам. Поэтому 50-60-е годы выпали из моей классификации. Кроме того, я убежден, что прежде было гораздо легче управлять автомобилем Ф1.

1. Айртон Сenna. Просто лучший!

2. Ники Лауда. Человек с железной волей, он совершил настоящую революцию в автогонках — подход австрийца в Ф1 был чем-то совершенно новым.

И все же мы решили предложить вам свою «выдающуюся» версию «великолепной десятки». Причем главной нашей целью было познакомить читателей, которые уже имели возможность оценить современных пилотов формулы F1 по телепередачам с экранами прошлого.

Для этого мы решили собрать воедино мнения людей, так или иначе имеющих отношение к Ф1 — менеджеров, пилотов, журналистов (причем не только зарубежных, но и отечественных) — определить лучших из лучших, присудив очки по десятибалльной системе.

3. Ален Прост. Такой надежный!

4. Карлос Рейтеманн. Удивительный — элегантный и мягкий — стиль вождения.

5. Эмерсон Фиттипальди. Две успешные карьеры — в Ф1 и «Индикар» — как две жизни.

6. Денис Хьюм. Замечательный парень. Особенно с человеческой стороны.

7. Йохен Риндт. Очень сильная личность.

8. Джеки Стюарт. Высокий профессионал. Он был из тех, кто установил новые ориентиры в автогонках.

9. Рони Петерсон. Абсолютный природный талант, он был невероятно быстрым.

10. Йозеф Зифферт. Это мой кумир.

Джо Сейуард (журналист, «Автоспорт»): не стал расставлять пилотов по ступенькам:

Тацио Нуволари. Я думаю, мы слишком превозносим послевоенных пилотов. Они были быстрыми в быстрых машинах. Нуволари мог делать невозможное в любом автомобиле.

Акиле Варци.

Он был льдом в пламени Нуволари. И лишь он один мог конкурировать с ним в одинаковых автомобилях.

Ги Молль. Сам Энцо Феррари ставил француза рядом с Нуволари.

Хуан-Мануэль Фанхио. Пять чемпионских титулов в разных машинах — это рекорд. Стерлинг Мосс. Легендарный талант.

Джим Кларк. Разносторонне одаренный водитель, пользовавшийся всеобщей любовью и уважением.

Жиль Вильнев. У него было все, что должен иметь гонщик. Он вдохновлял целое поколение.

Ален Прост. Банально хвалить Проста, но никакого сомнения — он в высшей лиге.

Айртон Сenna. Я благодарю судьбу, что мне довелось увидеть его за рулем. Есть какое-то колдовство в том, как он управляет гоночной машиной.

Стефан Беллоф. Как можно пропустить Стюарта и Лауду и включить Беллофа? Это эмоциональный выбор. Его талант покорила меня в Монако в 1984 году.

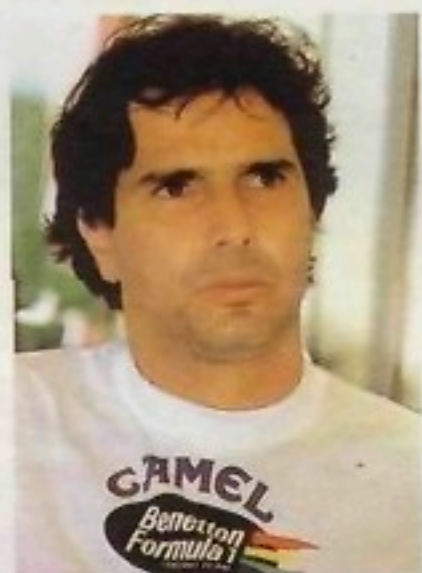
Джеки Стюарт (трехкратный чемпион мира) не стал расставлять пилотов по ранжиру и комментировать свой выбор:
Альберто Аскари
Джек Брэкхэм
Джим Кларк
Хуан-Мануэль Фанхио
Ники Лауда
Найджел Мэнселл
Нельсон Пике
Ален Прост
Айртон Сenna

Точно так же поступил **Стерлинг Мосс** (четырежды вице-чемпион мира):

Альберто Аскари
Тони Брукс
Рудольф Караччиола
Джим Кларк
Хуан-Мануэль Фанхио
Тацио Нуволари
Ален Прост
Бернд Роземайер
Айртон Сenna
Джеки Стюарт
Ники Лауда (трехкратный чемпион мира) назвал лишь пятерых, каждый из которых, по его мнению, представляет собою эпоху в автогонках:
Хуан-Мануэль Фанхио
Джим Кларк
Джеки Стюарт
Ален Прост
Айртон Сenna



Хуан-
Мануэль
Фанхио
83 очка



Нельсон
Пике
24 очка



Джекки
Стюарт
46 очков



Джим
Кларк
81 очко

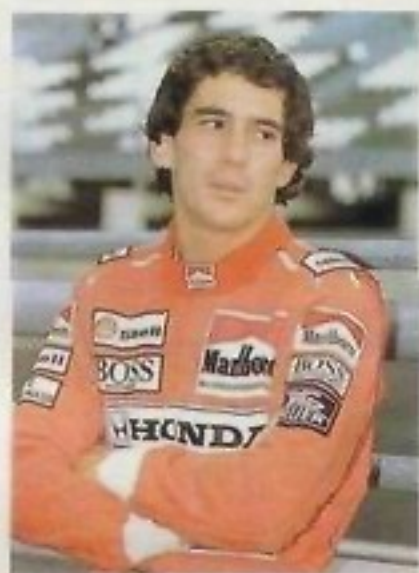


Ален
Прост
89 очков



Стерлинг
Мосс
31 очко

Альберто
Аскари
24 очка



Айртон
Сенна
105 очков



Ники
Лауда
44 очка



Тацио
Нуволари
28 очков

Кейо Росберг (чемпион мира):

1. Джим Кларк
2. Айртон Сенна
3. Хуан-Мануэль Фанхио
4. Джеки Стюарт
5. Йохен Риндт
6. Ники Лауда
7. Ален Прост
8. Нельсон Пике
9. Грэм Хилл
10. Рони Петерсон

Ольга Линде (журналист, «Спорт-Экспресс»):

Здесь нет великих теней прошлого, потому что для меня имеет цену лишь то, что я могу потрогать своими руками, увидеть глазами, то, чему я свидетель и современник.

1. Ален Прост. Если бы можно было поделить первенство, я бы поделила между Простом и Сенной. Прост все-таки первый, хотя бы потому, что ушел неразгаданным, ни разу до конца не раскрыв своих возможностей.

2. Айртон Сенна. Если Прост — человек с двойным дном, то Сенна пользуется своим талантом щедро, в открытую, ничего не утаивая, и в гонках вычерпывает себя до дна.

3. Нельсон Пике. Пилот (и чемпион) милостью Божьей, и кто знает, где был бы в итоге неумный бразилец, имей он характер попроще и построже.

4. Найджел Мэнселл.
5. Михаэль Шумахер.
6. Мика Хаккинен.
7. Жан Алези.
8. Герхард Бергер.

Эти пятеро — олицетворение гоночной стихии, того, что больше всего сводит с ума толпу (исключая, быть может, частично лишь Хаккинена), ревнивые последователи блистательного безумца Вильнева. Но Мэнселл возглавляет эту плеяду нынешних сумасшедших потому, что он уже состоялся. Остальные же (и Бергер не исключение) — пока только эскизы к самим себе.

9. Рубенс Барричелло. В этом списке априори, он тоже пока — только намек на возможное светлое будущее.

10. Деймон Хилл. Возможно, он должен был бы быть в этой иерархии много выше, но нет все-таки уверенности, что он — это он, а не «Вильямс».

Александр Мельник («АМС-Автомотоспорт»):

1. Джим Кларк. Если бы он ездил только для того, чтобы быть первым и переходил для этого из команды в команду,

как это делали Фанхио, Сенна, Прост, то ни бразилец, ни француз, никогда не сумели бы приблизиться к тем рекордам, которые Джим установил. Правда, тогда он уже не был бы Кларком...

2. Айртон Сенна. Водитель номер один.

3. Хуан-Мануэль Фанхио. Ум, сила воли, водительское мастерство.

4. Ален Прост. Мудрейший тактик. И настоящий индеец к тому же — никогда не наступал дважды на одни и те же грабли. Ездит всегда ровно настолько, насколько нужно для победы. Не меньше, но и не больше.

5. Джеки Стюарт. Удивительная манера езды — мягкая, неброская. Казалось, он едет медленней других, но приезжает первым!

6. Бернд Роземайер. Гонщик Божьей милостью.

7. Ники Лауда. Человек, сумевший побороть в самом себе безоглядного сумасшедшего и ездивший с тех пор только «головой».

8. Тацио Нуволари. Редчайшее сочетание бесстрашия и осторожности.

9. Нельсон Пике. У этого пилота были едва ли не все вышеперечисленные качества. Единственное, чего ему немного не хватало — искры Божьей.

10. Альберто Аскари. За всю свою жизнь он совершил одну-единственную ошибку. И она оказалась роковой.

Лев Шугуров (журналист, «За рулем»):

отнесся к вопросу с присущей ему дотошностью аналитика:

Для определения лучшего гонщика планеты я решил оперировать не эмоциями, а совершенно конкретными критериями. Их можно выразить цифрами (оценка — 1 очко) и, суммировав, получить определенные показатели, которые и распределяют спортсменов в десятке сильнейших.

1. Выигрыш чемпионатов мира или чемпионатов Европы: одно очко за победу в каждом из них.

2. КПД, то есть количество побед на этапах первенств, отнесенное к количеству стартов.

3. Новаторский стиль управления автомобилем.

4. Наибольшее количество стартов на этапах первенств (по одному очку каждому из пяти лучших).

5. Успешные выступления на гоночных автомобилях с двигателями мощностью 500 л.с. и более.

6. Способность побеждать в заведомо невыигрышных условиях: устаревший или безусловно неконкурентоспособный автомобиль, туман, дождь.

7. Победы при 20 и более стартовых.

8. Расчетливый тактик.

9. Личная отвага и стремление одержать победу любой ценой.

10. Выдающиеся способности, одаренность.

11. Высокая самоотдача, исключительная концентрация.

12. Выступления в соревнованиях в течение двадцати и более лет.

13. Старты на автомобилях десяти или более марок.

14. Победы в других видах автогонок: ралли, кроссах, гонках спортивных машин, картинге.

15. Умение сохранять машину работоспособной до финиша.

Айртон Сенна — 11,26 очка.

Жесткий боец, полностью отдающий себя борьбе. Безупречно поддерживает баланс между тяговым усилием и силой сцепления шин с дорогой в дождь, почти инстинктивное чувство движения на пределе сцепления.

Хуан-Мануэль Фанхио — 10,47

Высокое тактическое мышление, тонко чувствует возможности автомобиля и в то же время одарен искусством сохранять его боеспособным до финиша. Отличался умением прогнозировать шансы «конюшен» и безошибочно совершать переходы.

Ален Прост — 10,25.

Расчетливый психолог. Высокое тактическое искусство и глубокие познания водителя-исследователя. Легко ориентируется в густой «толпе» соперников на трассе и буквально «кожей» чувствует дистанцию при маневре.

Ники Лауда — 9,15.

Редчайшее сочетание воли, концентрации внимания и холодного расчета. Инициатор «бесстрастно-компьютерного» стиля ведения гонки. Аналитический ум позволяет не только делать объективный анализ своих ошибок, но и беспощадно использовать промахи соперников.

Джек Брэбхэм — 9,11.

Гонщик с редким даром водителя-испытателя. Спокойный, незмоциональный, хороший психолог и очень опасный в тактической борьбе. Непревзойденный инже-

нер-доводчик, механик, токарь.

Тацио Нуволари — 9,0.

Самый выдающийся гонщик довоенного поколения. Побеждал на заведомо неконкурентоспособных машинах, в дождь и туман. Основоположник нового стиля езды с заносом всех четырех колес, управлял рулем вытянутыми руками. Божественное ощущение баланса автомобиля во все отношениях: сцепление с дорогой, сочетание увода передних и задних колес, нагрузки и долговечности машины.

Стерлинг Мосс — 8,24.

Блистательный гонщик громадного таланта. Всегда выступал на машинах, технические возможности которых были ниже, чем у лидеров. В совершенстве владел техникой езды с управляемым заносом всех колес. Легко адаптировался к любому автомобилю, но выступал только на машинах английских марок.

Джим Кларк — 7,35.

Один из величайших гонщиков, выделявшийся филигранной техникой управления автомобилем. Выступал исключительно на автомобилях «Лотос». Ездил с высокой концентрацией внимания, самозабвенно и, казалось, был живой деталью органически включенной в конструкцию «Лотоса».

Рудольф Караччиола — 7,3.

Очень стабильный по результатам, проживший 30-летнюю спортивную карьеру. В Европе он выиграл почти все гонки на Большой призовой, хотя бы по разу. Безупречно управлял автомобилем в дождь и туман и уверенно сохранял контроль над автомобилем с 600-сильными моторами и плохими характеристиками управляемости.

Джеки Стюарт — 7,27.

Изящный, аристократический стиль езды, точное (с разбросом не более 0,1 с), прохождение кругов. Безграничная воля к победе, бескомпромиссность. Известен как последовательный борец за повышение безопасности, а в кругу коллег как очень обаятельный человек.

Выводы мы делать не будем. Каждый из специалистов, впрочем, как и вы сами, вправе иметь собственное мнение о силе каждого из пилотов, но объективную оценку все равно дать невозможно — никогда не удастся им выйти на трассу вместе...

22 июня 1990 года на автодроме имени братьев Родригес француз Эрик Бернар методично отмерял круг за кругом на своей «Лоле-Ламборгини». Шли первые квалификационные заезды Большого приза Мексики. В это время в боксах врачи следили за показаниями прибора, который регистрировал частоту биения сердца пилота. Внезапно автомобиль Бернара вильнул на трассе, съехал, поднимая тучи пыли, на полосу безопасности и остановился в нескольких сантиметрах от стального ограждения. Сердце гонщика в эти мгновения билось в бешеном ритме — 222 удара в минуту, хотя до этого прибор регистрировал не более 150. Через тридцать секунд пульс Бернара был уже 102 удара в минуту — гонщик взял себя в руки.

Как показали исследования, проводившиеся с 1988 года химическим концерном «Рон-Пуленк» и парижским Институтом биомедицинских проблем спорта и жизни, пульс гонщиков формулы 1 во время соревнований колеблется от 150 до 160 ударов в минуту. При этом спортсмены находятся под двойным воздействием — энергетических затрат и психологического стресса. Причем на долю второй составляющей приходится около 30 ударов в минуту. Предельной цифрой обычно принято считать 180. Однако хорошо известно, что в «горячие» моменты этот предел довольно часто превышает. Например, во время старта или в случае непредвиденной ситуации на трассе.

Впрочем, врачам известны и исключения. Так, во время Гран-при Франции в Дижоне в 1981 году канадец Жиль Вильнев, войдя в поворот на скорости 220 км/ч, не справился с управлением и врезался в отбойник, ударившись головой о его опору. К счастью, гонщик не пострадал, хотя шлем от удара раскололся. Как ни странно, частота пульса канадца во время происшествия и после него не превышала 168 ударов в минуту. Относительную нечувствительность Жили к страху можно, очевидно, объяснить спецификой деятельности его мозга, а точнее — кортикальных (корковых) реакций, вызывающих психологический стресс. Но все это тайны мозга.

Именно по этой причине исследователи из «Рон-Пуленк» и парижского института заинтересовались гормо-



НОРМАЛЬНЫЕ ГЕРОИ

нальными и метаболическими реакциями гонщиков в момент возникновения психологических стрессов. Анализ крови пилотов формулы 1, пробы которой были взяты во время заездов, показал, что у всех без исключения было значительно повышено содержание адреналина и норадреналина (гормон стресса).

Но стрессы могут возникать и задолго до старта. Это подтверждается исследованиями, проведенными врачами Центра аэрокосмической медицины в Бертиньи-сюр-Орж (Франция). Поэтому не следует удивляться тому, что участники чемпионата мира часто жалуются на утомление, неприятные ощущения в кишечнике, внезапный сильный голод сразу после того, как садятся в кокпит и при-

стегивают ремни безопасности.

Однако самый тяжелый момент для пилотов наступает, когда за спиной раздается рев заведенного двигателя, а механики, инженеры и фотокорреспонденты покидают стартовую линию. Гонщик остается наедине с собой и своей судьбой. Дерек Уорвик рассказывал корреспонденту итальянского журнала «Аутоспринт», что в таком случае он оказывается во власти сильнейших эмоций. По словам англичанина, он ощущает невиданный прилив сил. «Я воспринимаю себя как особого человека», — говорил Дерек.

У француза Рене Арну, победителя семи Гран-при, возникали другие ощущения: «Когда я ездил в формуле 1, то перед стартом видел лишь

Жены пилотов американского чемпионата «Индикар» обычно сопровождают своих супругов на гонки. На снимке — Ал-младший и Шелли Анзер.

табличку с командой — освободить трассу обслуживающему персоналу. Причем в моем сознании она приобрела совершенно фантастические размеры и была похожа на киноэкран, на который проецировались одновременно ощущение глубокой изоляции и мой итоговый результат».

Неоспоримо, что интенсивность психологических стрессов имеет для гонщика огромную важность. Соревнования Гран-при — суровое испытание для любого организма. Как смягчить стрессовое состояние, внутренне сосредоточиться перед тем, как отправиться в путь? Большинство пилотов прибегают к особому ритуалу. Они неизменно совершают стереотипные действия, которые укрепились в их сознании раз и навсегда. Эрик Бернар перед каждым заездом залезает в машину с одной стороны, четко соблюдая при этом определенную последовательность действий. Риккардо Патресе прежде обращает внимание на температуру шин, подвеску задних колес, двигатель («при этом я каждый раз спрашиваю себя: «Выдержит ли он?»), затем на спойлер. Только после этого садится в кокпит, пристегивается ремнями безопасности и поднимает руку — всегда одним и тем же жестом — «Я готов!»

Француз Филипп Штрайф до драматической аварии в Рио-де-Жанейро, пять лет назад прервавшей его спортивную карьеру, имел обыкновение занимать место в машине за полчаса до заезда. Именно в этот момент его жена Рени протягивала ему перчатки. Шел дождь или пекло солнце, Штрайф не выходил из кокпита. Когда зажигался сигнал «Освободить трек», Рени всегда слегка шлепала ладонью по шлему мужа. Как она сама объясняла, «этот последний контакт ободрял Филиппа».

Жаки Икс вспоминает также, что перед началом каждого соревнования жена Катерина кричала ему одни и те же слова: «Будь осторожен и не слишком гони!»

Некоторые гонщики перед стартом беседуют с кем-

то или делают публичные заявления перед телекамерами, хотя до запуска двигателя остаются считанные минуты. Стоит ли руководителям команд возражать против этого? Ведь можно предположить, что общение с внешним миром вписывается в ритуал спортсменов и уменьшает у них проявление стресса, позволяя лучше сосредоточиться.

Любопытно, что хотя риск погибнуть на трассе формулы 1 все уменьшается (последней жертвой был Элио де Анжелис в 1986 году), всевозможных ритуалов, к которым прибегают пилоты, становится все больше. В чем причина? Способствует этому, конечно, и все больший ажиотаж вокруг гонщиков, что безусловно сказывается на нервной системе каждого, с другой стороны — воздействие существующей процедуры старта.

Впрочем, и исключить гибель в соревнованиях нельзя. Поэтому каждый пилот по своему надеется «обезопасить» себя. Напомним, что Альберто Аскари боялся черных кошек. Многие опасаются числовых комбинаций, кто-то «страхует» себя всевозможными амулетами. На заре автогоночного века это были подковы, прибитые к деревянной раме, и всевозможные фигурки на пробке радиатора. Дональд Кэмпбелл возил с собой плюшевого мишку. Вольфгангу Берге фон Трипсу талисманом служил платок, Алану Джонсу — красные шорты-бермуды, Айртону Сенне — перчатки.

Короче говоря, совершенно очевидно, что пользование ритуальными предметами (во все времена) предполагает наличие предрассудков и связь с неведомыми силами. Будь то Бог, судьба, шанс. Ясно лишь одно — существует какой-то пробел между прогрессом человеческого знания и способом преодоления психологического стресса в определенных ситуациях. Очевидно, что с тех пор, как появились гоночные машины, возникло противоречие между уверенностью в самом себе и стремлением постоянно увязывать свои отношения с силами потусторонними.

Если понаблюдать за современными пилотами Гран-при, ожидающими старта гонки, можно заметить — они избегают одиночества. Гонщики испытывают потребность излить душу, поговорить о неприятностях и труд-



За три круга до финиша Гран-при США в Далласе 8 июля 1984 года Найджел Мэнселл с трудом заехал в боксы и, выйдя из своего «Лотоса», рухнул на асфальт. Обезвоживание организма — одна из опасностей, которые подстерегают пилотов, ведь жара в тесном кокпите «формулы» достигает 60° на протяжении полутора часов.

ностях. Вот что сказала Розанна Мэнселл по этому поводу: «Найджел хочет, чтобы я всегда была рядом с ним и была готова в любой момент выслушать все, что его волнует».

Такое поведение можно было бы назвать «возвратом к детству». Оно порождается стрессом. Психолог Франсуа Дюфоре из Университета Ниццы отмечает следующее: «Больше всего меня в водителях формулы 1 поражает противоречие между их невероятной зрелостью перед суровыми требованиями автоспорта и детским поведением с характерными для не-

го неуравновешенностью и ранимостью. И все это одновременно проявляется на линии старта».

Иван Капелли говорил, что редко кто из гонщиков накануне старта спит нормально. Некоторые принимают снотворное или транквилизаторы. Специалисты отмечают, что пилоты пользуются и средствами с антиадреналиновым эффектом. Поскольку ФИА редко проводит среди спортсменов формулы 1 допинговые проверки, применение таких запрещенных средств практически не обнаруживается. Француз Патрик Тамбэ за-

явил однажды, что знает пилотов, пользовавшихся такими средствами.

Детская неуравновешенность, ритуалы и талисманы, предрассудки и отклонения от нормального поведения, наркотики наконец. Не совсем привычный нам образ гонщика формулы 1, не правда ли? Но ведь все они — и «профессора», и «волшебники» — какими бы высокими ни были их достижения, прежде всего — люди, а не сверхчеловеки голливудских боевиков. Может быть, именно этим они и нравятся нам?

**С. ДОРОФЕЕВ,
К. МАССАЕВ**



Так готовился к старту победитель семи Гран-при француз Рене Арну.

1 этап — Буэнос-Айрес, 95 кругов/317,775 км; 2. Кялами, 79/324,216; 3. Харам, 90/306,36; 4. Монте-Карло, 80/251,6; 5. Нивель, 85/316,54; 6. Клермон-Ферран, 38/306,09; 7. Брэндс Хетч, 76/324,14; 8. "Нюрбургринг", 14/319,69; 9. "Остеррайхринг", 54/319,194; 10. Монца, 55/317,625; 11. Моспорт, 80/316,48; 12. Уоткинс Глен, 59/320,37. В зачет шли 10 лучших результатов. Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише этапа; с — сход по техническим причинам; а — авария; * — не финишировал, но получил зачетное место; ф — финишировал, но не получил зачетное место (прошел меньше 2/3 дистанции); нс — не стартовал; д — дисквалификация; к — не прошел квалификацию, прочерк — не участвовал в Гран-при.  — лучшее время прохождения круга в гонке.

		RA 23.01	ZA 4.03	E 1.05	MC 14.05	B 4.06	F 2.07	GB 15.07	D 30.07	A 13.08	I 10.09	CDN 24.09	USA 8.10	Очки													
1	Эмерсон Фитипальди (BR), "Лотос-72/72С-Косв."	5	с	3	2	3	1	1	3	1	1	6	1	4	11	8	с	61									
2	Джеки Стюарт (GB), "Тиррел-005-Косворт"	2	1	с	4	а	8	4	—	3	1	4	2	2	11*	3	7	3	с	5	1	1	1	45			
3	Деннис Хьюм (NZ), "Мак-Ларен-М19А-Косв."	4	2	5	1	2	с	7	15	3	3	2	7	11	5	10	с	7	2	5	3	2	3	3	39		
4	Жаки Икс (В), "Феррари-312В2/В3"	8	3	7	8	1	2	2	2	4	с	4	11	1	с	1	9	с	1	с	8	12	11	5	27		
5	Питер Ревсон (USA), "Мак-Ларен-М19А-Косв."	3	с	12	3	11	5	—	7	7	—	3	3	—	4	3	8	4	1	2	2	18*	23	23			
6	Франсуа Север (F), "Тиррел-005-Косворт"	7	с	6	9	12	с	12	ф	5	2	7	4	12	а	5	10	20	9	14	с	6	с	4	2	15	
	Клей Регацони (CH), "Феррари-312В2/В3"	6	4	2	12	8	3	3	а	2	а	—	—	7	2	2	с	4	а	7	5	6	8	15	15		
8	Майкл Хейлууд (GB), "Сертиз-TS9/TS9В-Косв."	—	4	с	15	с	11	а	8	4	10	6	7	с	16	с	12	4	9	2	—	13	17*	13	13		
9	Ронни Петерсон (S), "Марч-721/721Х/721G-К"	10	6	9	5	9	с	15	11	14	9	9	5	8	7*	4	3	11	12	24	9	3	д	25	4	12	
	Крис Амон (NZ), "Матра-MS120С"	12	нс	13	15	6	с	6	6	13	6	1	3	17	4	8	15	6	5	2	с	10	6	31	15	12	
11	Жан-Пьер Бельтуаз (F), BRM P160	—	11	с	7	с	4	1	6	с	24	15	6	11	13	9	21	8	16	8	20	с	17	с	9	9	
12	Марио Андретти (USA), "Феррари-312В2"	9	с	6	4	5	с	—	—	—	—	—	—	—	7	7	—	9	6	4	4	4	4	4	4		
	Хоуден Генли (NZ), BRM P160	13	9	16	ф	20	с	20	а	15	8	нс	—	18	4	10	6	17	11	14	10	16	с	4	4		
	Брайан Редман (GB), "Мак-Ларен-М19-Косв." BRM P160	—	—	—	—	10	5	—	13	9	—	19	5	—	—	—	—	—	—	—	—	23	с	4	4		
	Грэм Хилл (GB), "Брэбхэм-BT33/ВТ37-Косв."	16	с	14	6	23	10	19	12	16	с	20	10	21	а	15	6	14	с	13	5	17	8	26	11	4	
16	Андреа де Адамин (I), "Сертиз-TS9/TS9В-Косв."	14	с	20	ф	13	4	18	7	10	с	12	14	20	а	20	13	13	14	21	с	15	с	18	с	3	
	Карлос Рейтеманн (РА), "Брэбхэм-BT34/37-К"	1	7	15	с	—	—	9	13	17	12	10	8	6	с	5	с	11	с	9	4	5	с	3	3	3	
	Карлос Пасе (BR), "Марч-711-Косворт"	—	24	17	16	6	24	17	11	5	11	с	13	с	11	ф	18	ф	18	а	18	9*	14	с	3	3	
19	Тим Шенкен (AUS), "Сертиз-TS9/TS9В-К"	11	5	10	с	18	8	13	а	21	с	5	17	5	с	12	14	8	11	22	с	13	7	30	с	2	
20	Артуро Мерцарио (I), "Феррари-312В2"	—	—	—	—	—	—	—	9	6	22	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	
	Питер Гетин (GB), BRM P160	18	с	18	ф	21	с	5	а	17	с	нс	16	с	—	16	13	12	6	12	с	27	с	1	1	1	
	Ники Лауда (А), "Марч-721/721Х/721G-К"	22	11	21	7	25	с	22	16	25	12	21	с	19	9	24	с	22	10	20	13	19	д	24	ф		
	Вильсон Фитипальди (BR), "Брэбхэм-BT33/34-К"	—	—	14	7	21	9	18	с	14	8	22	12*	21	7	15	с	15	с	11	с	12	с				
	Патрик Депайе (F), "Тиррел-005-Косворт"	—	—	—	—	—	—	16	ф	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	7				
	Анри Пескарولو (F), "Марч-721-Косворт" "Полигойз-FX3-Косворт"	15	8	22	11	19	11	9	а	19	ф	нс	26	а	9	а	нс	к	21	13	21	14					
	Хельмут Марко (А), BRM P153/P160	19	10	23	14	—	17	8	23	10	6	с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	Майкл Буттлер (GB), "Марч-721G-Косворт"	—	—	к	23	13	22	с	23	19*	23	13	27	8	24	с	25	10	24	ф	20	13					
	Дэйв Уокер (AUS), "Лотос-72/72С-Косв."	20	д	19	10	24	9*	14	14	12	14	22	18*	15	с	23	с	19	с	—	—	—	29	с			
	Йоди Шехтер (ZA), "Мак-Ларен-М19А-Косв."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	9				
	Рольф Штоммелен (D), "Марч-721-Косв."	—	25	13	17	а	25	10	20	11	15	16	25	10	14	с	17	ф	—	—	—	—	—				
	Рейне Висель (S), BRM P153/P160 "Лотос-72-Косворт"	17	с	—	10	а	16	с	—	18	с	—	17	с	—	10	12				16	с	15	10			
	Сэм Поузи (USA), "Сертиз-TS9-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	12				
	Нанни Галли (I), "Техно-РА123" "Феррари-312В2"	—	—	—	—	—	24	а	19	13	18	а	—	23	а	23	с	—	—	—	—	—	—				
	Джон Лав (RHO), "Сертиз-TS9-Косворт"	—	26	16*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
	Скип Барбер (USA), "Марч-711-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	ф	19	16			
	Дэйв Чарльстон (ZA), "Лотос-72-Косворт"	—	17	с	—	—	—	—	к	24	с	26	с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
	Алекс Солер-Ройг (E), BRM P160	21	а	—	22	а	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
	Дерек Белл (GB), "Техно-РА123"	—	—	—	—	—	—	нс	—	25	с	—	к	25	нс	28	с										
	Джеки Оливер (GB), BRM P160	—	—	—	—	—	—	—	14	с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
	Франсуа Миго (F), "Конньо-PC1-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	27	нс	—	25	с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
	Джон Сертиз (GB), "Сертиз-TS9-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	с	—	нс												
Билл Брак (CDN), BRM P160	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	с	—													
Уильям Фергусон (ZA), "Брэбхэм-BT33-Косв."	—	27	нс	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
Верн Шаппан (AUS), BRM P153	—	—	—	—	—	26	нс	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					

«Я уверен, мы сможем многого здесь добиться. Простое участие в «королевских гонках» нас не интересует!» — под аплодисменты собравшихся завершил свою речь Кейт Уиггинз, управляющий директор команды «Пасифик Гран-при», в нынешнем году дебютирующей в формуле 1.

Бравые слова. Но вспомним, как много в последнее десятилетие было таких героев! «Риаль», «Евро-Брун», AGS, «Цакспид», «Фондметал», «Оникс», «Колони», «Спирит», ATS, RAM, «Даллара», «Хаас». Не устали? А ведь список далеко не полон. Зачастую не имея за душой ничего, кроме энтузиазма и довольно скромных денег, они по большей части «сбивались с ног» уже к середине первого своего сезона в Ф1 и вскоре бесследно исчезали. Удержаться на плаву и добиться сколько-нибудь значительных успехов удалось, пожалуй, четверым: «Тоулмену» (его вытащила из финансовой пропасти торговая марка «Бенеттон»), «Джордану» с «Заубером» и «Минарди». Вот такой сказ. И сразу возникает вполне уместное сомнение, не станет ли команда Уиггинза очередным мотыльком-однодневкой?

Нужно признать, что перспективы «Пасифика» и в самом деле может назвать радужными только уж очень большой оптимист. Начать хоть с того, что финансы команды, как говорится, поют романсы: бюджет довольно скуден и на редкость не стабилен. Например, сумма, которой Уиггинз располагал в чемпионате формулы 3000 прошлого сезона, была вполнине меньше, чем два года назад. Потеряв в 1992 году контракт с «Филип Моррис», «Пасифик» никак не может заручиться поддержкой другого спонсора. Вот так и получилось, что «конюшня» — чемпион сезона-91 в прошлом году вынуждена была стыдливо прикрывать девственную белизну своих болидов цветными полосами собственного изобретения.

Именно это самое большое место «конюшни» из Тетфорда. «О-о-о, эти спонсоры, они как дети, — всякий раз грустно вздыхает Кейт, когда тема разговора переходит на взаимоотношения с рекламодателями. — Похоже, во все не понимают, насколько серьезная и дорогая штука — гонки!»

Финансовыми трудностями далеко не исчерпывают-



Представляем команду



ГАДКИЙ УТЕНОК ИЗ ТЕТФОРДА



ся минусы новичка Ф1. Поставщиком моторов «Пасифик Гран-при» стала фирма «Илмор». Однако она связана эксклюзивным контрактом с «Заубером», стало быть, в Тетфорд пойдут двигатели старой модели, которые и в прошлом году в Ф1 не блистали. К тому же «Пасифик» не имеет никакого опыта в создании болидов Ф1. Да и вообще любых других гоночных машин — ведь пилоты команды всегда выступали на серийных автомобилях различных английских фирм. Но этот номер, как мы могли

убедиться на примере «конюшен», использовавших «лолы» и «марчи», в Ф1 не проходит.

Как видим, новичок — без гроша за душой и в отсутствие всякого инженерного опыта к тому же — несколько напоминает гадкого утенка, попавшего на богатый птичий двор. На чем же основан оптимизм Кейта Уиггинза? Нужно сказать, что некоторые козыри у него все же имеются. Во-первых, «Пасифик» — в своем роде уникальный гоночный коллектив. Он снискал себе чемпионские

Кейт Уиггинз.

В прошлогоднем чемпионате Ф3000 Дейвид Коултард принес команде «Пасифик» третье место.

регалии во всех соревнованиях, в которых только принимал участие. Что говорит о многом. Команда, равно как и хороший пилот, тем и отличается от никудышных, что, переходя в более сложную гоночную категорию, непременно оказывается первой или одной из первых. Начав свой путь с незатейливой формулы «Форд-1600», «Пасифик» всего через семь лет выиграл Международный чемпионат Ф3000.

Интересно, что в молодости, еще до создания в 1984 году своей «конюшни», Уиггинз работал в фирме «Проект-4» под руководством Рона Денниса. Возможно, это до некоторой степени объясняет победное постоянство «Пасифика». Рон, железной рукой сумевший вывести из смертельного штопора «Мак-Ларен» и сделавший его лучшей командой мира, несомненно, привил Уиггинзу понимание азов гоночного бизнеса. Пока Кейт еще ни разу не посрамил имя своего учителя — дела «Пасифика» в младших гоночных классах шли прекрасно. Уиггинз, кстати, даже внешне напоминает Денниса и начинает свое дело в Ф1 примерно в том же возрасте, в каком его бывший босс подписал контракт между «Проект-4» и «Мак-Лареном».

Большим подспорьем для «Пасифик Гран-при» стал запрет на использование активной подвески, противобуксовочных систем и другой электроники. Безусловно, это сэкономит команде порядочные деньги. А финансы, как вы знаете, — незаживающая рана «конюшни» из Тетфорда.

А потому пока зимой новый, с иголки «Пасифик-PR01» с Бертраном Гашо за рулем накручивал тестовые круги, Уиггинз охотился за спонсорами.

Что ж, если его поиски увенчаются успехом и бюджет команды будет хотя бы стабильным, у «Пасифик Гран-при» появится шанс стать, если и не прекрасным лебедем, то вполне крепким и нарядным селезнем. А это, согласитесь, тоже не так уж плохо.

1984	Ф-«Форд-1600»	чемпионат Европы	Х. Хойсман	1 место
	Ф-«Форд-1600»	чемпионат Бенилюкса	Х. Хойсман	1 место
1985	Ф-«Форд-1600»	чемпионат Великобритании	Б. Гашо	1 место
1986	Ф-«Форд-2000»	чемпионат Великобритании	Б. Гашо	1 место
	Ф-«Форд-2000»	Кубок мира	Б. Гашо	1 место
1987	Ф-«Форд-2000»	чемпионат Великобритании	Ю.-Я. Лехто	1 место
	Ф-«Форд-2000»	чемпионат Европы	Ю.-Я. Лехто	1 место
	Ф-«Форд-2000»	Кубок мира	Ю.-Я. Лехто	1 место
1988	Формула 3	чемпионат Великобритании	Ю.-Я. Лехто	1 место
1991	Формула 3000	Международный чемпионат	К.Фиттипальди	1 место



Передатчик, установленный на автомобиле.

«Хойер». До 1979 года два техника швейцарской фирмы в качестве хронометристов сопровождали команду «Феррари» на всех соревнованиях Гран-при.

До конца семидесятых в измерении результатов гонок формулы 1 значение имели сотые доли секунды, но с 1979 года приборы стали выдавать показания с точностью до тысячных долей секунды. Эти тысячные могут решить судьбу премияльных во много тысяч долларов. Поэтому, если до тех пор на каждом Гран-при за измерение времени отвечали специально обученные местные судьи, то с 1982 года эту важную функцию взяли на себя специалисты фирмы «Лонжин». А два года назад лакомый кусок перехватила у земляков «ТАГ-Хойер».

Весьма возможно, что этого бы не произошло, если бы еще в 1985 году, преследуя коммерческие интересы, «Хойер» не слилась с компанией ТАГ («Техник д'авангард»), возглавляемой известным арабским миллионером Мансуром Ойехом. Сегодня на головном заводе «ТАГ-Хойер» в городе Марин, близ Нойенбурга, работают 310 человек. Еще 40 заняты в филиале фирмы в Сент-Имье. Они производят ежегодно 600 тысяч часов, которые сбываются в 90 странах мира через восемь тысяч магазинов. С 1985 по 1992 год объем продаж часов возрос в семь раз, а сумма прибыли составила 250 миллионов швейцарских франков.

Престиж и опыт позволили «ТАГ-Хойер» заняться разработкой и созданием центра измерения времени для соревнований формулы 1 — проекта сложного, дорогого и непосильного для многих солидных фирм. Ведь с технической точки зрения формула 1 является высшим классом: 26 автомобилей, участвующих в соревнованиях Гран-при, несутся на прямых участках трассы со скоростью 330 км/ч и выше. Иногда при хронометрировании необходимо в пределах одной секунды охватить целую группу машин, что возможно только при использовании высокоточного оборудования.

Теперь на каждый Большой приз «ТАГ-Хойер» на-



Информация от расположенных вдоль трассы фотоэлементов поступает на мониторы в боксах команд (вверху), на пункт управления гонкой, где находится главный судья (стр. 19, вверху), и на переносные мониторы для каждого из пилотов.

СЕКУНДОМЕР, ВЕСОМ В ЧЕТЫРЕ ТОННЫ

Когда на парижской Всемирной выставке 1889 года швейцарский часовщик по фамилии Хойер показал коллекцию хронометров собственного изготовления, вряд ли кто мог представить, что ровно через сто лет потомки этих солидных карманных часовых механизмов на массивной серебряной цепочке будут способны «уместить» в одной секунде десяток гоночных болидов, несущихся с фантастической — до 350 км/ч! — скоростью. Правда, в карман такие «часики» уже не уместятся — весят они четыре тонны и размещаются в нескольких грузовиках.

Через год после успеха на Всемирной выставке Хойер основал небольшую фирму. Благодаря высочай-

шему качеству и поразительной для того времени точности (до сотой доли секунды), продукция Хойера через пару десятков лет завоевала Европу, а вскоре даже была назначена «главным измерителем времени» на Олимпийских Играх в Антверпене (1920), Париже (1924) и Амстердаме (1928 год).

Но прошло еще чуть ли не полвека, прежде чем «Хойер» проникла в формулу 1. В 1970 году помог ей в этом земляк — швейцарский гонщик Йозеф Зифферт. Примерно тогда же началось сотрудничество с «Феррари», причем сам «коммендаторе» лично распорядился установить на испытательном треке в Фьорано хронометры

правляет 16 специалистов. Вместе с ними следуют четыре тонны измерительного оборудования более чем в ста контейнерах. На каждом соревновании техники работают в течение шести дней.

Информация разного рода выводится на 130 мониторов, которые устанавливаются не только в судебных комнатах, где фиксируется время, но и в помещениях команд, руководства гонками, пресс-центре.

Какую же информацию получают работники Большого приза? При прохождении каждой машиной прямой перед боксами на экранах мониторов тут же появляются название модели автомобиля, фамилия пилота, его самое быстрое время на круге и номер проходимого им круга. Кроме того, приборы фиксируют среднюю и максимальную (на трех участках трассы) скорость автомобиля. Располагая такой информацией, руководители команд, инженеры и механики определяют, где время выиграно, а где потеряно. Если требуется, компьютеры мгновенно могут определить разницу во времени между отдельными машинами, отставание гонщиков от самого быстрого в квалификационных заездах, любые процентные соотношения.



Каждая остановка в боксах фиксируется с помощью датчиков, размещенных при въезде в «пит-лейн» и выезде из него. В итоговой распечатке приводятся все данные об остановках гонщиков.

Если раньше на любом Гран-при находился опытный регистратор, который записывал очередность прохождения кругов каждой машиной, чтобы составить таблицу «круг за кругом» — графическое изображение хода соревнований, — то теперь надобность в его кропотливой работе исчезла. Компьютеры уже через несколько минут после завершения гонок выдают отпечатанную таблицу.

Так как процесс хронометрирования должен происходить непрерывно, при любых условиях, то измерительные приборы дублированы, все посты фиксации времени имеют систему двойного управления. Именно поэтому аппаратура весит так много. Чтобы полностью исключить вероятность ошибки, «ТАГ-Хойер» организует замеры времени с помощью трех автономно работающих систем. Две из них одновременно охватывают всю необходимую информацию, третья регистрирует и накапливает данные о том, что происходит на финишной прямой. Итак, первая система про-

изводит официальные замеры времени и скорости всех автомобилей. С помощью инфракрасных фотоэлементов скорость движения каждой машины измеряется в определенных местах трассы. Вторая система работает с маленькими передатчиками размером с пачку сигарет (они закрепляются на монококе машины — там, где установлены

тормозные цилиндры), настроенными на определенные частоты. У обочины дороги, на том же месте, где находятся фотоэлементы, установлена приемная антенна. Благодаря этому каждая машина при проходе опознается, а ее время фиксируется. Практически одновременно данные выводятся на экраны мониторов. И наконец, третья си-

стема состоит из высокоскоростных камер (100 снимков в секунду). Они визуаль-но фиксируют проезд каждого участника на финишной прямой. При выходе из строя источника тока включаются аккумуляторы, энергии которых достаточно на полчаса работы.

Так как каждая команда заинтересована в получении «горячей» информации, то перед боксами находятся небольшие экраны, показывающие время гонщиков в квалификационных заездах или положение участников. Кроме того, каждая команда имеет переносные мониторы, которые легко монтируются на передней части кокпита перед пилотом, сидящим в машине. Он может оценить возможности соперников и свои действия на трассе.

С 1993 года все мониторы связаны между собой кабелями. «ТАГ-Хойер» пошла на такой шаг намеренно, потому что работа с индивидуальными антеннами создавала проблему частот. Да и погода могла негативно влиять на качество изображения.

Как сказал менеджер по маркетингу фирмы «ТАГ-Хойер» Михаэль Фогт, обслуживание соревнований формулы 1 очень почетно, но требует огромных затрат, а посему нельзя допускать ни малейшей ошибки.

К. МАССАЕВ



Бомбовый удар по «Тойоте»



Британские королевские ВВС перед «RAC-ралли» нанесли упреждающий бомбовый удар по расположенным в Германии мастерским команды «Тойота Тим Юроп», который привел к полной остановке производственного процесса. При панических криках «бомба!» весь штат в двести человек «конюшни» Уве Андерссона выскочил на улицу, спасаясь от неожиданной атаки.

Переполох закончился только после прибытия подразделения бундесвера. Его солдаты успешно разминировали злополучный заряд, обнаруженный на строительной площадке, которая расположена по соседству, со штабом «Тойоты». Как выяснилось впоследствии, неразорвавшаяся бомба была сброшена англичанами лет пятьдесят назад.

Жертв и разрушений нет.

«Сажин-пицца» — нельзя не соблазниться

По всей Европе, в том числе и самой восточной, ширится сеть «гоночных» ресторанов. Гоночных не потому, что там быстро обслуживают посетителей, а потому, что открывают их известные авто- и мотогонщики. Во Франции, например, подобное заведение имеет Юбер Ориоль, в Англии — Саймон Уинг. Подумывает об открытии «общепита» под знаком формулы 1 Ален Прост.

Однако пока чемпион мира в раздумьях, короноваться ли ему из короля гоночного в короля кулинарного, известный тольяттинский раллист и трековик, победитель «Гонки звезд» 1980 года Валерий Сажин уже принимает клиентов в собственной пиццерии. И надо признать, Валерий в чем-то даже превзошел своих титулованных западных конкурентов, чьи жены, как правило, занимаются домашним хозяйством, живя

на иждивении богатых супругов.

В штате же пиццерии «У Сажина» работает, например, жена раллиста-марафонца Александра Лакеева. Больше того, при приеме на работу принадлежность к семье автомотогонщиков Валерий Сажин рассматривает как приоритет.



Второе пришествие Кан-Ам

Всегда приятно, когда возникает и вновь приносит радость людям что-то незаслуженно забытое. Тем более, если речь идет о таких зрелищных и популярных состязаниях, как гонки «двухместных» спортивных прототипов, известные в 60—80-е годы в Северной Америке под именем Кан-Ам, Канадо-Американский кубок.

Еще год назад из Тампа-Бей (штат Флорида), где расположена штаб-квартира IMSA, пришло сенсационное известие об организации едва

ли не нового чемпионата мира. «Эксон Уорлд Спортс Кар Чемпионшип» — таково официальное название новой гоночной серии. И оно, безусловно, станет болезненным щелчком по самолюбию Международной автофедерации, совсем недавно благополучно похоронившей подобный чемпионат.

Самая же экзотическая деталь нового первенства — участвовать в нем будут те самые «утюги» с двухместными открытыми кокпитами, предки которых канули в Лету вместе

с Кан-Ам. Похоже, новая затея американцев не лишена перспектив. Во всяком случае, как уже видно из названия, новорожденной серией заинтересовался и, не мешкая, оформил над ней опекунство — то бишь спонсорство — нефтяной концерн «Эксон». А одной из первых обратила внимание на новый чемпионат... кто бы вы думали? Сама «Феррари»!

Так что, полагаем, у малыша, наследника Кан-Ам, неплохое будущее.

Японцы мечтают о своем чемпионе

Национальное честолюбие японцев, похоже, уже перестают тешить победы в ралли лишь их автомобилей. Тщеславные сыны Страны восходящего солнца не прочь, чтобы в честь триумфа «Тойоты» звучал не французский или финский, а японский гимн. В конце минувшего года в Сильверстоуне объявился 33-летний раллист Юсио Фуджимото. Там под руководством чемпионов прежних лет Роджера Кларка и Ханну Микколы состоялись его двухдневные смотрины. Видимо, тесты прошли успешно, так как «Тойота» объявила, что Фуджимото примет участие ориентировочно в двух этапах мирового первенства-94 вместе с Орионом и Канкуеном. Что это будет за этапы, пока неизвестно. Сам же Юсио мечтает выступить в Португалии и Греции.

Прежде Фуджимото уже пробовал свои силы в состязаниях чемпионата мира в Новой Зеландии за рулем «Мицубиси-Лансер-Эволюшн».



Не родись богатым...

Вилли Вебер — не только личный менеджер Михаэля Шумахера, не только владелец гоночной «конюшни» формулы 3, он еще и преуспевающий бизнесмен, хозяин разветвленной сети ресторанов.

Именно последнее обстоятельство сослужило герру Веберу недобрую службу. Владелец одного из принадлежащих Вилли предприятий общественного питания с недавних пор решил прощупать босса на предмет толщины кошелька и устойчивости нервной системы. Злоумышленник грозился предать гласности, как он уверял, черное прошлое Вебера. Правда, плату за молчание назначил довольно скромную — всего-то 120 тысяч долларов.

Не желая расставаться даже с указанной суммой и чувствуя за своей спиной груз целомудренных лет, Вебер недрогнувшей рукой набрал



номер полиции. А те, не мешкая, устроили, как сказал бы Дюма-отец, обыкновенную мышеловку. В назначенное время Вебер оставил деньги в уборной китайского ресто-

рана, указанного шантажистом. Когда же нечистый на руку владелец ресторана и его сообщники забирали честно заработанные Вилли деньги, полиция захлопнула мышеловку.

Так что, деньги остались целы и невредимы. Но вот вопрос — останется ли репутация Вебера безупречной?

Не родись богатым, а родись счастливым...

Доверяй, но проверяй

● «Мерседес-Бенц» скорее всего откажется от ранее запланированного участия в британском «кузовном» чемпионате.

● Не исключено возвращение в формулу 1 французского шинного гиганта «Мишлен». Правда, из-за финансовых осложнений симпатичный резиновый пузан, на счету которого 59 побед в Гран-при, раньше 1995 года на ней не появится.

● Чемпионом Италии Ф3 стал Кристиан Пескатори.

● 25-летний экс-пилот Ф1 Эммануэле Наспетти отпраздновал бракосочетание со своей давней подружкой Франческой.

● Немецким «пилотом Эльф-93» стал 18-летний Саша Берг. В нынешнем сезоне он примет участие в первенстве формулы «Рено».



За свою десятилетнюю карьеру автогонщика экс-чемпион Германии по «кузовному кольцу» Франк Биела нечасто уезжал далеко от дома. Лишь в самом ее начале 20-летний немец колесил по этапам европейского чемпионата формулы «Форд-1600», а через четыре года съездил в Макао, где занял четвертое место в гонке Ф3. С тех пор он ограничился «домашним» первенством. Но вот в прошедшем сезоне Франк по воле спортивных руководителей «Ауди» отправился во Францию. И сразу стал там звездой, выиграв чемпионат страны в гонках легковых автомобилей.

Очевидно, именно это обстоятельство заставило насторожиться его молодую супругу. 29-летний красавец-мужчина в полном расцвете сил, да еще и звезда! Ведь коварные француженки просто разорвут его на куски!

И хотя асфальтовые дорожки Ногаро и Маньи-Кур, Ле Кастелле и Дижона как будто не похожи на веселые парижские кварталы пляс Пигаль и бульвар Клиши, Михаэля нет-нет да навещала мужа. И не одна, а с очаровательной дочуркой Изабель.

Вперед, «Траби», вперед!

Со времени объединения Германии «моторизованный старикашка» «Трабант-601» стал, возможно, самым популярным объектом для шуток, улюлюканий и издевок. Чего только не делали с «коммунистическим чудом» — и разрезали на сувениры, и водружали на постаменты, и устрашающе раскрашивали. Находились даже ответные садисты, заявлявшие «трабанты»... на этапы чемпионата мира по ралли. Украшенные гирляндой противотуманок и пестрыми наклейками спонсоров, плелись эти «немошные старики» в конце раллийного каравана, вызывая неизменные взрывы хохота у зрителей.

Но оказывается, «Трабант» годится не только для увеселения почтенной публики. В Германии в соревнованиях по автослалому или просто фигурному вождению, кстати, довольно популярному среди немцев виду «гоночной физкультуры», «трабанты» в своей группе успешно соперничают с «фольксвагенами-поло» и «опелями-кадет».



Трек ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ ЛЕДОВОГО

Так и хочется сказать: «С Днем рождения, зимний спидвей!» Поздравление, на первый взгляд, вроде бы неуместное, поскольку официальной датой появления в мире этих соревнований считается 1963 год, когда состоялся розыгрыш Кубка ФИМ, положивший начало международным мотогонкам по ледяной дорожке. С тех пор только одних личных чемпионатов мира прошло 27. И все же второе рождение налицо, запишем место и дату этого события: Саранск, 22—23 февраля, 1994 год — Большой приз России.

Мы уже сообщали читателям, что ФИМ, обеспокоенная падением зрительского интереса к трекowym соревнованиям, задумала их коренную реорганизацию. Ведь в

летнем и зимнем спидвее большинство стартов имело отборочный ранг, к которым публика да и спонсоры проявляли равнодушие, а финалов — главных событий во всех дисциплинах, где определялся чемпион, — существовало по одному. Оптимальное решение напрашивалось само собой: сократить до минимума отборочные состязания и увеличить количество финалов.

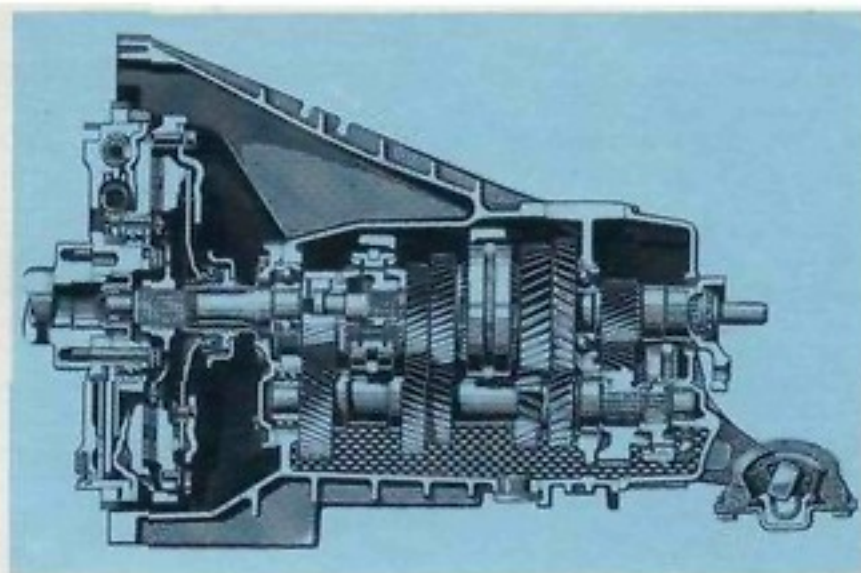
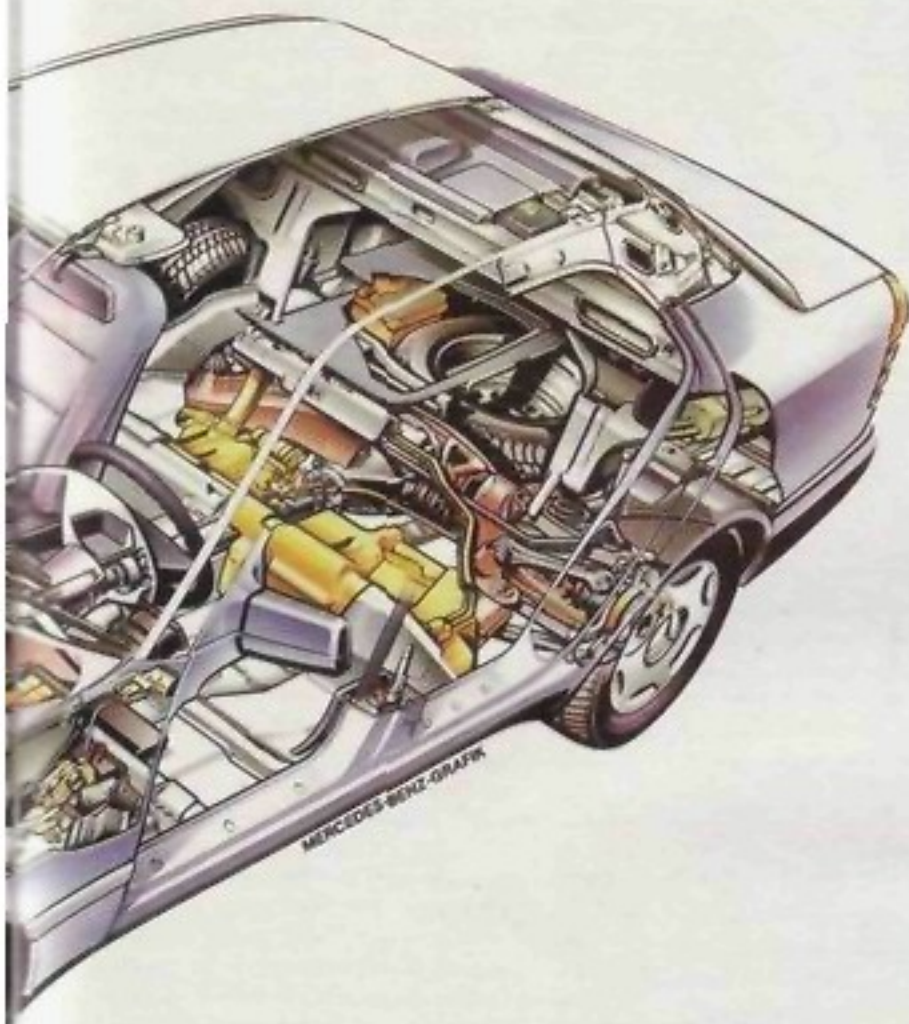
Выгода, как казалось Международной мотоциклетной Федерации, очевидна — при этом варианте соревнования могут посмотреть больше зрителей, на длинном пути чемпионата выявится истинно сильнейший и стабильный гонщик, и, что самое главное, появится стимул к привлечению спонсоров, благодаря прода-

же прав на трансляцию телекомпаниям.

Но жизнь внесла коррективы. На прошлогоднем осеннем конгрессе ФИМ в ирландской столице Дублине решение о шестифинальной системе личного чемпионата мира в гонках по гаревой дорожке (так называемый классический 400-метровый трек) не было утверждено. Резко против выступили Британская и Шведская профессиональные лиги спидвея, заявившие, что при новой системе под угрозой срыва окажутся их весьма насыщенные состязаниями национальные чемпионаты. А вот проект о реорганизации с нынешнего года личного первенства мира в гонках на льду прошел под аплодисменты делегатов конгресса.

Так что есть повод поздравить зимний спидвей с началом новой жизни. Его историю, правда, не перекроишь, но по многим другим параметрам он стал совершенно другим. Дело даже не в пятиэтапной финальной системе чемпионата, хотя и это очень важно: борьбу сильнейших ледовиков ныне посмотрели в России (Саранск), Германии (Инцель), Казахстане («Медео»), Голландии (Ассен) и Норвегии (Хамар). Несомненно, поклонников у зимнего спидвея прибавится. Окреп он и в финансовом отношении. Образно говоря, все эти 27 лет его представители снимали маленькую комнату в огромной и богатой спидвейной квартире. Доставалось им на житье-бытье то, что оставалось от их коллег по летним





разместить громоздкую поклажу.

Машины «Мерседес-Бенц» олицетворяют особый стиль жизни: высокое качество, надежность, безопасность, комфорт. Но это общие, хотя и верные слова. А ведь каждый владелец хочет, чтобы машина, словно зеркало, отражала его индивидуальность. И как все другие модели семейства, «С280» едина в трех лицах. Она может быть по отделке интерьера и экстерьера (думаю, к породистым машинкам применим этот чисто «собачий» термин) выполнена в трех разновидностях. Одна из них — «Эспри» — делает акцент на юношеской свежести (по терминологии фирмы), другая же — «Элеганс» — подчеркивает изысканную элегантность. Третья — «Спорт» — указывает на динамичность характера владельца. Может быть, иной читатель с сожалением пробежит эти строки, не найдя в них чисто технического содержания. Чтобы не разоча-

ровать, отошлю его к подробной технической характеристике в конце статьи.

Я же хочу привлечь внимание к тому, что фирма AMG, небольшое предприятие, поставляющее на рынок «деланные», «форсированные» вариации на тему разных моделей «Мерседес-Бенца», естественно, приложила свои силы к «доводке» и модели «С280». Ее вариант называется «С36-AMG». За этим, на первый взгляд, скучным обозначением стоит двигатель увеличенного рабочего объема (3606 см³) и мощности (280 л. с.), четырехступенчатая автоматическая коробка передач, 17-дюймовые колеса (алюминиевые, литые!) с широкими шинами. И хотя внешне «С36-AMG» отличается от «С280» колесами, иным передним спойлером, окрашенными в цвет кузова бамперами и двумя выпускными трубами, выглядывающими сзади, машина располагает совсем иными возможностями, чем базовая

рог багажника опущен до уровня верхней кромки бампера, любой владелец машины отметит с благодарностью такую особенность.

Лыжи, удочки, серферы не всегда ладно размещают-

ся в багажнике. Эта проблема в «С280» разрешается просто благодаря тому, что спинка заднего сиденья сделана ассиметрично разрезной и может быть откинута вперед, чтобы удобнее

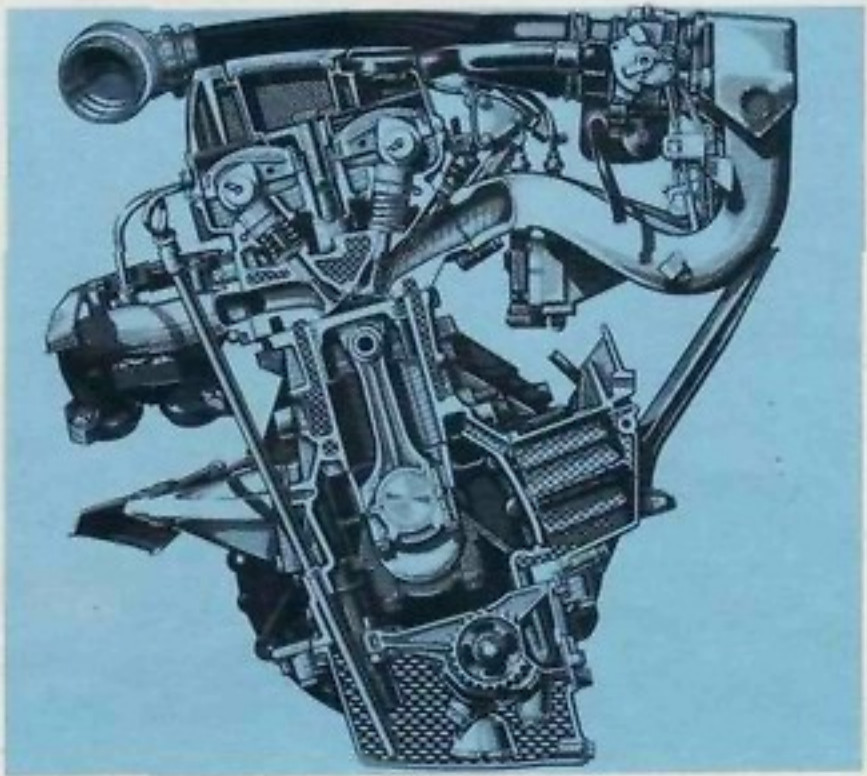




Фото "Пежо"

Льва узнают по когтям

Фирменный знак "Пежо", один из самых красивых в мировой автогеральдике — грандиозный импозантный лев. А спортивные успехи фирмы, конечно, символизируют когти льва. Последней же зазубриной, оставленной этими когтями, следует считать тройную победу на прошлогодней 24-часовой гонке в Ле-Мане.

Имея все основания гордиться этим триумфом и желая немного приблизить его к своим

клиентам, пустить, так сказать, в массы, "Пежо" объявила о выпуске ограниченной партии своих моделей серии "Ле-Ман".

Символично, что три автомобиля — победителя прошлогодней гонки по кольцу Сарта — представлены в специальной серии моделями 106, 306 и 405. Трехдверный малыш 106 укомплектован мотором объемом 1360 см³, развивающим много ни мало, а 95 л.с. "Сердцем" 306-й и 405-й моделей серии

"Ле-Ман" является двухлитровый шестнадцатиклапанник мощностью в 155 л.с.

Но эти самые моторы уже давно представлены в продаже на серийных "Пежо". В чем же изюминка серии "Ле-Ман"?

Кузова всех моделей окрашены в цвет "Красный Люцифер" (одно название каково!), а на облицовке радиатора и задней двери — различная символика гоночной команды "Пежо-Тальбо-спорт", передние же двери украшены значком с силуэтом прославленного спортивного прототипа "Пежо-905".

Внутри — царство кожи и дорогого отделочного материала "Алькантара". Примечательно, что панель аналоговых приборов стилизована под углепластик. Все — светло-серых тонов, что в сочетании с красным экстерьером выглядит неотразимо.

В заключение о масштабах выпуска. 106-х, 306-х и 405-х "ле-манов" будет выпущено 300, 400 и 150 штук соответственно. Так что серийных "коготков", напоминающих об успехах "льва" в Ле-Мане, будет совсем немного.

«Ламборгини» меняет хозяев

Небольшие европейские фирмы, производящие дорогие спортивные автомобили, издавна привлекали внимание гигантских американских концернов. Но попытки заокеанских промышленников повысить престиж своей продукции за счет старушки Европы кончались чаще всего ничем.

Последний пример — продажа осенью прошлого года

"Крайслером" фирмы "Ламборгини". Поиграв несколько лет в дорогие итальянские "игрушки", американцы поняли, что субсидировать мелкосерийное производство экзотических моделей для сумасшедших миллионеров не по карману даже для транснационального концерна, каким является "Крайслер".

Любопытно, что новыми хозяевами "Ламборгини" ста-

ли... индонезийцы. Промышленно-финансовая группа "Махасара Буана", в чьи интересы входят производство и торговля нефтью и газом, химическая и авиационная промышленность, долго выбирала между "Роллс-Ройсом", "Мак-Лареном" и "Ламборгини", прежде чем остановить свой выбор на последней.

Управляющий директор "Ламборгини Инжиниринг" Даниэле Аудетто утверждает, что смена хозяев не заставит

фирму свернуть разработку и производство двигателей для формулы 1. Больше того, вице-президент "Крайслера" Франсуа Кастанж заявил, что его корпорация будет сотрудничать с итальянцами в этой области.

Не связана ли такая приверженность с тем фактом, что одним из владельцев акций "Махасары" является сын президента Индонезии Сухарто — большой любитель автогонок, который сам не прочь сесть за руль "формулы"?

Восточная красавица

"Дукати" всегда с гордостью заявляла, что ее мотоциклы способны выигрывать не только мотогонки, но и конкурсы красоты. Но посмотрите, разве "Кавасаки" не красавица? А под вкусно вылепленным обтекателем — настоящий гоночный четырехцилиндровый двигатель, с двумя верхними распредвалами, четырехклапанными головками цилиндров и электронной цифровой системой зажигания. Даже в стандартном "дорожном" варианте она развивает 125 л.с.! Чтобы "охладить" эти горячие лошади, применено жидкостное охлаждение не только двигателя, но и масляного радиатора. Диа-

гональная рама из алюминиевого сплава оснащена передней телескопической вилкой "перевернутого" типа, чрезвычайно жесткой на скручивание и имеющей регулировку гидравлики на двенадцать положений. Задняя подвеска — с прогрессивной характеристикой, регулируемая центральным моноамортизатором и маятником из алюминиевого сплава. Литые колеса обуты в бескамерные радиальные шины и снабжены мощнейшими дисковыми тормозами. А весит вся эта "пушечка" всего-то навсего 190 кг!

Но самое главное — эта "восточная красавица" годится не только для конкурсов на зва-

ние "мисс Мото". В прошлом году после трехлетнего преимущества "Дукати" чемпионом

мира в классе "супербайк" стал американец Скотт Рассел на "Кавасаки-ХР750".



Фото "Кавасаки"

ЗАБЫТАЯ ЛЕГЕНДА

Осенью нынешнего года исполняется 35 лет нашему спидвею. Не юбилей, но все же дата. Обтекаемое слово «нашему» здесь прибрено не случайно: всегда считавшиеся его синонимами «советский», «отечественный» уже не годятся. Потому что 25—27 сентября 1959 года в дни первого чемпионата СССР на уфимском стадионе «Динамо» его открывали спортсмены России, Украины, Белоруссии, Латвии и Эстонии. Теперь они живут в разных государствах и имеют равное право чувствовать себя именинниками. АМС от всей души поздравляет с этой датой всех первопроходцев спидвея и чтит память тех, кого уже нет в живых. Но особый поклон — заслуженному мастеру спорта уфимцу Игорю Плеханову, послужной список побед которого настолько уникален, что можно быть уверенным — в обозримом будущем никто из гонщиков бывших союзных республик его не превзойдет.



Тотоя эти заметки, а на большее, предупредя, не претендую, я обнаружил странную вещь. В разные годы издательство ДОССАФ выпустило множество книг и брошюр с оригинальными названиями типа «В небесах, на земле и на море», «Спорт смелых и мужественных», посвященных наиболее ярким представителям технических видов соревнований. А об Игоре Плеханове — ни слова. Наконец, изрядно порывшись в своей библиотеке, обнаружил тоненькую брошюру А. Ерошина «Крутые виражи», изданную в 1968 году, где одна глава была посвящена моему герою. Однако ничего нового для себя в ней не обнаружил: ни биографических данных Игоря, ни секретов его мастерства, ни каких-то подробностей соревнований, в которых он участвовал. Написанная в духе того времени, она упорно талдычила о том, как гонщики капиталистического мира со звериным оскалом и неумейной погоней за золотым тельцем упорно мешали и даже строили козни советскому спортсмену.

Еще большие трудности возникли при поисках фотографий Плеханова: в редакциях журналов «За рулем» и АМС их не оказалось. Я позвонил своему давнишнему другу Владимиру Горлову, снимающему мотоспорт более 30 лет. «Поищу в своем архиве, — пообещал он, — но, если найду, улов будет мизерным. Уж очень он не фотогеничен. Снимать

его избегал — фотографии не получались».

Признаться, и я никогда не писал о Плеханове. Хотя близко знакомы были около десяти лет. Множество раз встречались на соревнованиях, тренировочных сборах и даже однажды вместе выезжали за рубеж. Казалось бы, времени для задушевных бесед предостаточно. Но не тут-было. Он мог балагурить о чем угодно часами, но стоило заикнуться о его личной жизни, Игорь, как черепашка, до которой дотронулись, мгновенно прятался в свой панцирь. И еще, несмотря на внешнюю благожелательность, в нем чувствовалось плохо скрываемое превосходство над другими. Этот барьер я не смог преодолеть, как, видимо, и все те, кто пытался написать о Плеханове. Попытаюсь исправить эту оплошность, хотя мы не виделись двадцать два года. Как говорится, напрягу память, может быть, скажу что-то не в духе славной даты нашего спидвея, а статистику возьму из прекрасной, на мой взгляд, книги Николая Ермоленко, рассказывающей об истории трековых соревнований.

На фоне изящных Бориса Самородова, Фарита Шайнурова, Виктора Кузнецова и других пионеров спидвея Игорь Плеханов выглядел угловатым и неуклюжим. Складывалось впечатление, что создали его не папа с мамой, а плотник с помощью топора. Ростом тоже ниже среднего, но с широкими плечами, тяжелой походкой, словно каждый шаг давался

ему с трудом. Какую-то неспортивную принадлежность придавали гладко зачесанные назад волосы неопределенного цвета и круглое, совсем не мужественное лицо. Но все это мгновенно забывалось, когда Игорь садился на мотоцикл — легкость необыкновенная! Он имел все, что необходимо в спидвее, — мгновенную реакцию, тактическое чутье. Это позволяло ему одинаково успешно вести борьбу на любой позиции гаревой дорожки, придавало психологическую устойчивость и бойцовский характер.

Несомненно, эти качества, заложенные природой, позволили Плеханову сразу же засверкать звездой первой величины. А ведь он появился на трек позже Самородова, Шайнурова, Кузнецова, Георгия Плешакова, Андрея Дежинова и других, участвовавших в первых всесоюзных и международных соревнованиях. Тогда Игорь еще занимался кроссом на ИЖе-55 и считался одним из самых перспективных в России спортсменов.

Вот редкое его откровение на личную тему о том, как он пришел в спидвей:

— Честно говоря, надоед мне не кросс, а ИЖ. Он требовал не столько мастерства гонщика, сколько умения механиков. Когда прокатился на трековом ЭСО, он показался мне ласточкой. Не забывая также, какой спидвейный бум разгорелся в Уфе в пятьдесят восьмом году. Все мои друзья по спорту перебрались на трек. Я тоже не устоял.

В первом чемпионате СССР Плеханов выступал дебютантом и выиграл все предварительные и финальные заезды. Но сложная система проведения соревнований предусматривала еще одну решающую встречу для четырех сильнейших гонщиков. В ней Игорь уступил Шайнурову. Зато в следующем году он безоговорочно выиграл чемпионаты России и СССР. В спидвее Плеханов провел на удивление короткую жизнь — всего девять сезонов. Их итог — пять золотых и четыре серебряных медалей. Простой арифметический подсчет показывает, что ниже второго места на всесоюзной арене он не опускался. В его активе еще четыре победы в командных чемпионатах страны. Истинную цену этих наград можно понять, если вспомнить, что вплоть до ухода Плеханова из спорта советский спидвей значился третьим в мировой табели о рангах. Неизменно среди 16 финалистов чемпионатов страны были, как минимум, десять равных по мастерству гонщиков, реально претендующих на победу.

Вот второе откровение на личную тему Игоря Плеханова. На мой вопрос, почему он не совмещает летний и зимний спидвей как все, последовал ответ:

— Общее у того и другого только двигатель мотоцикла. Все остальное — подготовка ходовой части, манера езды, тактика — не имеют ничего общего. Совмещать — значит портить себя. Скоро все это поймут.

— Тогда как ты поддерживаешь форму зимой?

— Тот же ИЖ мне и помогает. Ежедневно, в любую погоду два часа гоняюсь по снегу. Трассу выбрал сам. Этот «утюг» так уматает, что потом лежу дома — не в силах поднять ногу или руку.

Таких нагрузок не позволял себе в те годы, а тем более сейчас, ни один из наших гаревиков. Неслучайно о выносливости, силе и могучем здоровье Плеханова ходили легенды. Приведу два примера (спортивный и житейский), свидетелем которых был сам. В середине 60-х годов тренировочные сборы сильнейших гонщиков страны неизменно проходили в Алмалыке, близ Ташкента. Наставник команды Владимир Иванович Карнеев, зная возможности Игоря, заставлял его стартовать в тренировочных заездах и в контрольных соревнованиях с гандикапом — сзади на 15—20 метров от соперников. И почти всегда Плеханов выигрывал. А ведь ему приходилось ликвидировать фору и обходить на четырех кругах не кого-нибудь, а Самородова, Шайнурова, Геннадия Куриленко, Юрия Чекранова, Виктора Трофимова,

Габдрахмана Кадырова, Виктора Соколова. Я называл только тех, кто в то время пробивался в финалы личных и командных чемпионатов мира.

А вот случай житейский. Однажды в Алмалыке группа башкирских болельщиков, работавших на местном руднике, пригласила всю сборную и меня в том числе в гости. Зная, что одними шашлыками и пловом ужин не ограничится, мы скрыли свой поход от Карнеева. Заторопились в гостиницу от радушных хозяев только в полночь: на следующий день предстояли контрольные соревнования. Лишь захмелевший Игорь отказался уйти. Утром, часов в восемь, меня разбудил телефонный звонок.

— Как там у вас, все в порядке? — заплетаясь языком спросил Плеханов. — Тренерская побудка была, меня не спохватились?

— Ты все ужинаешь? — изумился я.

— Не знаю, может быть, уже завтракаем. Я выхожу и прошу тебя не закрывать свой номер, в моем меня обнаружат и поспать перед соревнованиями не дадут.

В час дня Игорь как ни в

чем не бывало появился на треке. Деловито покопался в двигателе, заменил покрывающую и выехал на старт с неизменным гандикапом. Те соревнования он выиграл.

Этот случай, верю, единственный в спортивной карьере Плеханова. Если бы такие ужины были бы нормой его жизни, он не добился бы выдающихся достижений на международной арене, каких не имеет никто из бывших советских гаревиков. За девять лет, проведенных в спидвее, Игорь шесть раз добивался права стартовать в финалах личных чемпионатов мира. И не только стартовать, но и подниматься на пьедестал почета: в 1964-м (Гетеборг) и в 1965-м (Лондон) он становился вице-чемпионом. По иронии судьбы обе серебряные медали Плеханов завоевал в дополнительных заездах с Ове Фундиным, легендой шведского спидвея, на счету которого пять побед, три вторых и столько же третьих мест в личных мировых первенствах и шесть первых в командных. Самородок из Уфы не раз выигрывал и у знаменитого новозеландца Барри Бриггса, четырехкратного чемпиона мира. И еще один

штрих: советские гонщики во главе с Плехановым два раза завоевывали серебряные и однажды бронзовые медали в командных первенствах.

В 1968 году Игорь ушел из спидвея, ушел красиво, непобежденным. Возможно, на его решение повлияло то, что все достигнутое им и товарищами по сборной, требовало неимоверных сил и психологического напряжения, которых надолго не хватит. Дело в том, что мировой спидвей раньше других мотоциклетных дисциплин перешел на профессиональные рельсы — еще в 1929 году. Наши же гаревики были чистой воды любителями (их стипендии — в лучшем случае 200 рублей — не в счет, заработанная же валюта, как сейчас, так и тогда почти полностью отбиралась в пользу государства). Требовалась срочная реорганизация нашего спидвея, перевод его в профессиональный вид спорта со всеми вытекающими мерами, но мог ли кто-нибудь в те годы не только сделать, а даже подумать об этом?

Словом, Плеханов стал одним из тренеров сборной СССР, причем умелым, требовательным, знающим



все секреты мастерства. Наслава его как гонщика не умерла. В 1972-м мы вместе с ним выехали в чешский город Пардубице на розыгрыш «Золотого шлема ЧССР». Это соревнование, по традиции венчавшее спортивный сезон, считалось неофициальным первенством мира.

Завод «Ява», тогдашний монополист в производстве треновых машин, награждал победителя мотоциклом, дюжиной покрышек «Барум» и позолоченным шлемом, истинную цену которого никто не знал. Даже для профессионалов такие призы были более чем престижными. Поэтому в Пардубице съезжались все сильнейшие мастера спидвея.

Зрители, до отказа заполнившие местный трек, встретили нас свистом. Еще не забыты были советские танки, введенные в Прагу для подавления восстания. А ког-

да комментатор начал называть состав нашей команды, на дорожку полетели огрызки яблок, мусор. Но стоило в динамиках прозвучать, что тренером является Плеханов, как стадион бурно взорвался аплодисментами, зрители, стоя, долго рукоплескали Игорю. И тут я вспомнил, что он дважды здесь выигрывал «Золотой шлем ЧССР», а это мало кому удавалось даже среди профессионалов.

На обратном пути в каком-то маленьком чешском городке у нашего «пазика» заглох мотор. К счастью, поблизости был авторемонтный завод. На буксире добравшись до него, мы попросили кого-нибудь из специалистов помочь нам. В автобус вошел высокий человек в очках и, приподняв крышку двигателя, безапелляционно произнес, что конструкция его незнакомая, запасных деталей нет. Во время этого короткого приговора он внимательно глядел на заднее сиденье, где мирно дремал Игорь. «Плеханов?» — вдруг спросил субъект в очках. Когда мы дружно подтвердили, его как ветром сдуло. А вскоре из главного подъезда к нам уже спешила группа людей во главе, как оказалось, с директором завода, секретарем парткома, председателем профкома. Мини-митинг в честь Плеханова закончился тем, что «пазик» затолкали в цех, а нас пригласили в столовую на товарищеский обед. До

самой Москвы проблем с автобусом не было.

В этой командировке Игорь заметно нервничал, часто срывался, устраивая без повода выволочки спортсмену. Причину я понял, когда, сидя в баре пражской гостиницы, он неожиданно спросил, что мне известно о поездке сборной СССР на финал личного чемпионата мира в Лондон, которая состоялась месяцем раньше. Я ответил, что знал: вас там, мол, крупно ограбили, утром в день соревнований обнаружили взломанный замок бокса, исчезли один или два мотоцикла, запасные двигатели, покрышки.

Об этом ваш руководитель сообщил лондонской полиции. «Если поступит еще какая-то информация, немедленно позвони мне домой в Уфу», — попросил Игорь.

Через неделю после возвращения в Москву я набрал данный мне номер и сообщил открытым текстом: по телексу ЦК ДОСААФ СССР пришло из Лондона сообщение, что все украденное найдено, но вся загадка в том, что похищенного оказалось больше, чем в заявлении руководителя, и английская полиция вызывает для свидетельских показаний многих из вашей делегации, в том числе и тебя, Игорь. Иными словами речь в этом сообщении шла о том, что если даже и была кража, то она явно сопровождалась

незаконным ввозом дополнительного имущества с целью его продажи.

Концовка этой истории такова. В Лондон, естественно, никто не поехал. Не было никаких расследований и доказательств вины членов делегации. Просто применили карантин на годичный выезд за границу. Но требовался козел отпущения. Им стал Плеханов. Его наказали не жестко, а жестоко — отравили в небытие. Хотя всем было ясно, что продажу, к тому же недоказанную, не мог совершить один человек, тем более до соревнований. Сделка могла состояться только после них. Кроме того, за оформление вывозимого имущества во внешнеторговом ведомстве, сохранности его и ввоза обратно отвечает только руководитель делегации. Таких полномочий Игорь не имел.

С тех пор мы с ним не виделись. Недавно я спросил у тренера ЦАМКа Григория Маркатанова, какова судьба Плеханова? «Виделись с ним в городе Октябрьском. Обнялись, о многом поговорили. Постарел, конечно, но держится молодцом. Работает директором оздоровительного центра. Но сам, понимаешь, жизнь его без спидвея неполноценна».

Б. ЛОГИНОВ
Фото В. ГОРЛОВА

Эта фотография была сделана на одном из тренировочных сборов в 1965 году. Слева направо: Игорь Плеханов, Владимир Корнеев, Виктор Соколов; наставник главной команды СССР, заслуженный мастер и заслуженный тренер страны Владимир Карнеев, Габдрахман Кадыров и Юрий Чекранов. Все гонщики из Башкирии.



Если вдруг, уважаемый читатель, вас угораздит поскользнуться на арбузной корке на одном и том же перекрестке, со знайте, вы, наверное, хотя бы на мгновение задумаетесь о злых кознях Сатаны и уж во всяком случае постараетесь впредь обходить стороной это заколдованное место. И напрасно. Магия знает много способов защитить себя от проклятия. Всего-то надо облачиться в бело-голубые одежды — именно эти цвета, согласно древним колдовским книгам, защищают от потусторонних сил, даруя нам успокоение, и зажать в кулаке бумажку с цифрой шесть — математическим символом надежности.

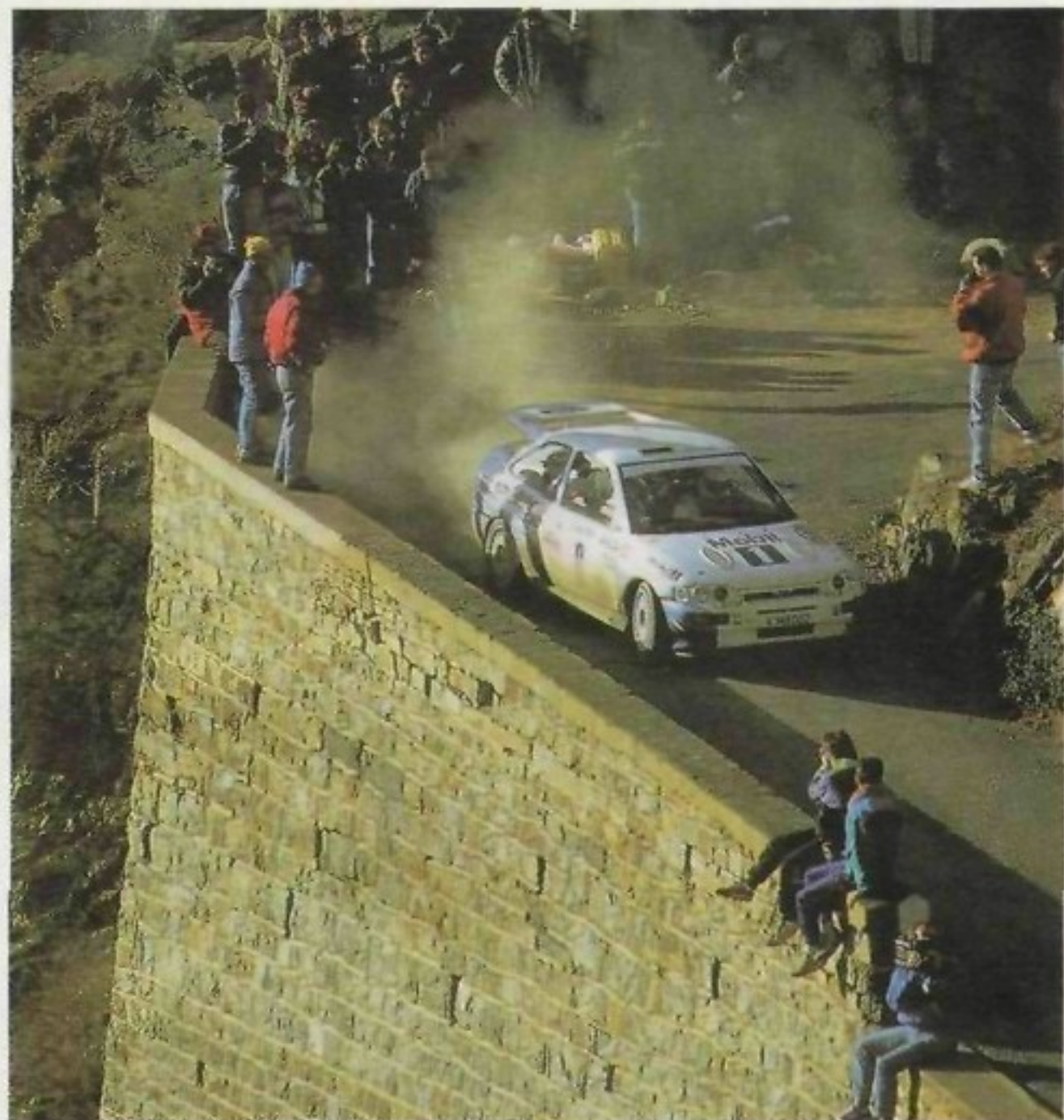
Забавно, но Франсуа Делекур, усаживаясь на старте ралли «Монте-Карло» в бело-голубой «Форд-Эскорт» с шестеркой на борту, сам, очевидно, не ведая о том, скрупулезно выполнил предписания магических манускриптов.

Черт возьми (чур меня, чур), но, может быть, этот невольно исполненный оккультный обряд и помог французу развеять проклятие последней ночи, которое витало над ним уже три сезона.

— Я с ужасом вспоминаю ралли «Монте-Карло» 1991 года. То был сущий кошмар, — говорил Делекур накануне старта нынешних состязаний. — Может быть, самый печальный эпизод в моей гоночной карьере. Я лидировал тогда, но на последнем спецучастке, за несколько километров до финиша, у машины сломалась подвеска.

В минувшем сезоне Франсуа возглавлял здесь гонку со второго по двадцатый допы. Однако на исходе все той же последней ночи ралли победу у него из-под носа украл Дидье Ориоль.

Кстати сказать, и в нынешнем году многие полагали, что судьба первого места решится в дуэли двух французов. Отличные автомобили плюс отменное знание родных дорог, которые и Дидье, и Франсуа утюжили с первых своих шагов в спорте, давали



ПРОКЛЯТИЕ ПОСЛЕДНЕЙ НОЧИ



им несомненные преимущества перед остальными соперниками. Не зря ведь говорят, дома и стены помогают.

Впрочем, не знаю как насчет стен, а вот местные болельщики, те действительно в ралли подчас могут всерьез повлиять на результаты соревнований.

Похоже, французские автомобильные фанаты по темпераменту мало в чем уступа-

ют футбольным итальянским «тиффози» или шалым гостям с Туманного Альбиона. Их безобразное поведение в прошлом году даже заставило организаторов отказаться ныне от проведения ралли в выходные дни.

Однако, как выяснилось уже в дебюте, наиболее отчаянных фанов это обстоятельство ничуть не смутило. Они, похоже, пожаловали на трас-

су с явным намерением подсобить родным пилотам во что бы то ни стало.

На третьем спецучастке под названием Сен-Агрев после коварного спуска по сухой дороге, где у гонщиков появлялась возможность наконец-то вдавить педаль газа в пол, вдруг оказалось снеж-

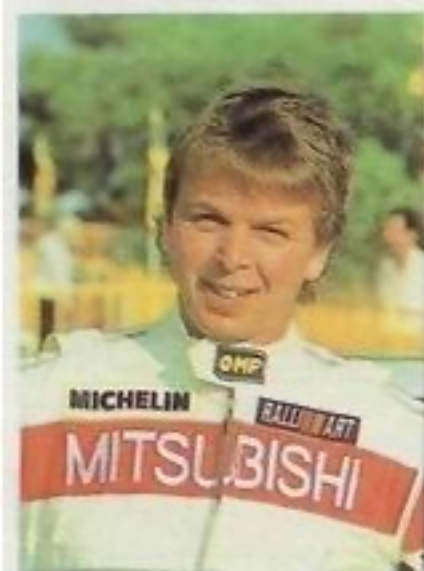
Окончание на с. 44



ДИДЬЕ ОРИОЛЬ (F)

Родился 18 августа 1958 в Монпелье. Живет в Мийо. Женат на Сильвии, имеет сына Робина. Вес 63 кг, рост 170 см. Увлекается гольфом, бегом и велокроссом. Любит «Битлз». Впервые на старт вышел в 1979 году. Первый успех — чемпион Франции (1986). Участвовал в 55 этапах чемпионата мира, выиграл — 13. Лучшее место в чемпионате мира — 2-е (1990). Штурман — Бернар Оселли (F).

Чемпион мира среди марок: 1993.
Серебряный призер: 1989, 1990, 1991, 1992.
Бронзовый призер: 1977.
Чемпион мира в личном зачете: К. Сайнс (1990, 1992), Ю. Канкунен (1993).
Серебряный призер: К. Сайнс (1991).
Бронзовый призер: Ю. Канкунен (1989), Д. Ориоль (1993).
Первая победа на этапе чемпионата мира: «Ралли США», В. Бойс/Д. Вудс (CDN), «Corolla» (1973).
Одержано 33 победы на этапах чемпионата мира.
Автомобиль сезона-94: «Celica Turbo 4WD».
Менеджер: Уве Андерссон.
Адрес команды: Bachemer Landstr. 17, D-5000 Köln 40 Germany.



АРМИН ШВАРЦ (D)

Родился 16 июля 1963 в Нойштадте. Живет в Монте-Карло. Холост. Вес 67 кг, рост 176 см. По профессии механик. Увлекается велосипедной ездой. Любит поп- и рок-музыку. Предпочитает безалкогольные напитки. Впервые вышел на старт в 1983 г. Первый успех — победа в «Кубке Митропы-86». Участвовал в 28 этапах чемпионата мира, выиграл — 2. Лучшее место в чемпионатах мира — 6-е (1991).

Бронзовый призер чемпионата мира среди марок: 1990, 1991.
Первая победа на этапе чемпионата мира: «Сафари», Джо. Сингх/Д. Дойг (ЕАК), «Colt Lancer» (1974).
Одержано 8 побед на этапах чемпионата мира.
Автомобиль сезона-94: «Lancer Evolution».
Менеджер: Эндрю Коуэн.
Адрес команды: Leigh Road Rugby Warwickshire England.

ЮХА КАНККУНЕН (SF)

Родился 2 апреля 1959 года в Лаукаа. Живет в Монте-Карло. Холост. Увлекается гольфом, охотой и моторными лодками. Впервые вышел на старт в 1978 году. Первый серьезный успех — победа в ралли «Сафари» (1985). Участвовал в 86 этапах чемпионата мира, выиграл — 20. Чемпион мира 1986, 1987, 1991, 1993. Серебряный призер 1992, бронзовый — 1989, 1990. Штурман — Ники Грист (GB).

КЕННЕТ ЭРИКССОН (S)

Родился 12 мая 1956 в Аннелбо, где живет и поныне. Холост. Увлекается фотографией, рыбалкой, охотой и мотокроссом. Впервые вышел на старт в 1977 году. Первый серьезный успех — победа в ралли «Швеция» (гр. А, 1985). Участвовал в 59 этапах чемпионата мира, выиграл — 2. Лучшее место в чемпионатах мира — 4-е (1987). Штурман — Стаффан Пармандер (S).



**ФРАНСУА
ДЕЛЕКУР (F)**

Родился 30 августа 1962 в Лилле, где живет и поныне. Холост. Увлекается футболом. Впервые вышел на старт в 1981 году. Первый успех — 4-е место в чемпионате Франции (1989). Участвовал в 30 этапах чемпионата мира, выиграл — 2. Серебряный призер чемпионата мира 1993. Штурман — Даниэль Граталу (F).



Чемпион мира среди марок: 1968, 1969, 1979.
Серебряный призер: 1977, 1978, 1988, 1993.
Бронзовый призер: 1973, 1974, 1976, 1980, 1981, 1992.
Чемпион мира в личном зачете: Б.Вальдегаард (1979), А.Ватанен (1981).
Серебряный призер: Х.Миккола (1979, 1980), Ф.Делекур (1993).
Первая победа на этапе чемпионата мира: «Тысяча озер», Х.Миккола/Г.Пальм (SF/S), «Escort TC» (1970).
Одержано 30 побед на этапах чемпионата мира.
Автомобиль сезона-94: «Escort RS Cosworth».
Менеджер: Колин Добинсон.
Адрес команды: Boreham Chelmsford Essex CM3 3BG Great Britain.



**МИКИ
БИАЗОН (I)**

Родился 7 января 1958 в Бассано дель Граппа, где живет и поныне. Женат на Шанталь. По профессии архитектор. Вес 65 кг, рост 168 см. Увлекается мотокроссом и лыжами. Любит классическую музыку. Из всех напитков предпочитает пиво. Впервые на старт вышел в 1978 г. Первый успех — чемпион Италии (1980). Участвовал в 71 этапе чемпионата мира, выиграл — 17. Чемпион мира 1988, 1989. Штурман — Тициано Сивьеро (I).



**КОЛИН
МАК-РЕЙ (GB)**

Родился 5 августа 1968 года в Ланарке, где живет и поныне. Холост. Вес 78 кг, рост 184 см. Увлекается мотогонками, водными лыжами, гольфом. Любит рок-музыку. Впервые стартовал в 1980 году на мотоцикле. Первый успех — победа в чемпионате Великобритании (1990). Участвовал в 21 этапе чемпионата мира, выиграл — 1. Лучшее место в чемпионатах мира — 5-е (1993). Штурман — Дерек Ринджер (GB).



Бронзовый призер чемпионата мира среди марок: 1993.
Первая победа на этапе чемпионата мира: «Новая Зеландия», К.Мак-Рей/Д.Ринджер (GB), «Impreza» (1993).
Одержана одна победа на этапах чемпионата мира.
Автомобиль сезона-94:
Менеджер: Дейвид Ричардс.
Адрес команды: Acom Way Banbury OX16 7XS Oxfordshire Great Britain.



**КАРЛОС
САЙНС (E)**

Родился 12 апреля 1962 года в Мадриде, где живет и поныне. Женат на Рэйес. Увлекается сквошем, теннисом и гольфом. Болеет за футбольный «Реал». Впервые вышел на старт в 1980 году. Первый серьезный успех — победа на «Кастильском ралли» (1982). Участвовал в 58 этапах чемпионата мира, выиграл — 13. Чемпион мира 1990, 1992. Серебряный призер 1991. Штурман — Луис Мойя (E).

ное пятно — дело рук горячих сторонников местных гонщиков. На нем-то и поскользнулись сначала немец Армин Шварц, а потом шотландец Колин Мак-Рей, потерявшие здесь соответственно одиннадцать и сорок минут.

К слову, открывал этот спецучасток «нулевой» экипаж, где за рулем сидел пилот формулы 1 Эрик Кома. Он-то уж никак не мог пропустить такую опасную ловушку и непременно сообщил бы о ней гонщикам. Стало быть, снег выбросили на дорогу специально перед двумя главными конкурентами французов. Между прочим, к тому времени Шварц после двух побед на допах возглавлял ралли, а Мак-Рей шел вторым. Ах, какая могла бы получиться гонка, если бы не «подножка» фаворитам неистовых болельщиков!

А вскоре, на пятом спецучастке, разбилась и мечта Ориоля о четвертой победе в Монте-Карло.

— В километре от старта я вошел в правый поворот, но тут левое колесо попало на снег, и машину занесло влево, — комментировал свою неудачу Дидье, выбывший из борьбы.

Сход одного француза вывел в лидеры другого — Делекура. Конечно, и Сайнс, успешно объезжавший новую для себя «Субару», и чемпион мира Канккунен постоянно угрожали Франсуа, но все же самое тревожное было для него позади. Теперь он, имея преимущество, вполне мог успокоиться и подумать о том, как грамотнее выстроить стратегию гонки, чтобы избежать излишнего риска в ту грядущую роковую для него последнюю ночь.

Лидер, решив максимально обезопасить себя от всяких неожиданностей, даже ухитрился до старта на спецучастках просматривать в убыстренном темпе «горячую» видеозапись прохождения допов открывающими экипажами — в их машинах были установлены камеры.

В течение двух заключительных дней ралли главной

1 этап

Ралли Монте-Карло

22—27 января, 3058/588 км, 22 спецучастка

1. Ф.Делекур/Д.Граталу	F	Ford Escort RS Cosworth	A	6:12.20
2. Ю.Канккунен/Н.Грист SF/GB		Toyota Celica Turbo 4WD	A	—1.05
3. К.Сайнс/Л.Мойя	E	Subaru Impreza	A	—1.47
4. М.Биззон/Т.Сильеро	I	Ford Escort RS Cosworth	A	—4.36
5. К.Эрикссон/С.Пармандер	S	Mitsubishi Lancer Evolution	A	—6.57
6. Б.Тири/С.Преве	B	Ford Escort RS Cosworth	A	—6.58
7. А.Шварц/К.Виха	D	Mitsubishi Lancer Evolution	A	—16.59
8. П.-М.Жено/"Сло"	F	Ford Escort RS Cosworth	N	—36.56
9. Х.Пурас/А.Романи	E	Ford Escort RS Cosworth	N	—41.29
10. К.Мак-Рей/Д.Рингер	GB	Subaru Impreza	A	—49.10

Лидеры: 1-2 СУ — Шварц; 3-4 — Ориоль; 5-22 — Делекур. **Победители СУ:** Шварц — 9; Делекур — 8; Канккунен, Эрикссон, Сайнс — по 2; Ориоль, Мак-Рей — по 1. **Стартовало:** 185 экипажей.

Сошли:	СУ:	Причина:
5 Д.Ориоль/Б.Оселли	F Toyota Celica Turbo 4WD	авария
15 А.Орей/Ж.-М.Андре	F Renault Clio Williams	авария

Личный зачет: 1. Делекур — 20 очков; 2. Канккунен — 15; 3. Сайнс — 12; 4. Биззон — 10; 5. Эрикссон — 8; 6. Тири — 6. **Командный:** 1. Ford — 20; 2. Toyota — 17; 3. Subaru — 14; 4. Mitsubishi — 10.

По просьбе команд, участвующих в Кубке мира для машин с приводом на одну ось, ФИА заменила этап этих соревнований в Кенин на "Португальское ралли".

Впервые после 1990 года в ралли "Монте-Карло" официально участвовала фирма "Рено". Раньотти и Орей выступали на машинах "Клио-Вильямс". Интересы компании в Кубке мира представляет команда "Диас".

По мнению Эрика Кома, ралли намного опаснее гонок формулы 1. Однако, если ему однажды предложат выступить на этапе чемпионата мира, он без колебаний согласится.

Холм Туриньи — то место трассы, где по традиции собирается больше всего зрителей. В нынешнем году порядок здесь охраняли около трехсот жандармов.

Победа Делекура стала первой для "Форда" в ралли "Монте-Карло" после перерыва в 41 год. Тогда первое место выиграл голландец Морис Гациндес на "Зефире".

Известный профессиональный велогонщик ирландец Стивен Рош решил сменить рогатый руль на автомобильную "баранку". В Монако на "СЕАТ-Ивиса" он занял 57-е место.

Президент ФИА Макс Мосли не только посетил холм Туриньи в качестве зрителя, но и проехал спецучасток в составе открывающего экипажа вместе с Жаки Иксом.

Тридцать лет спустя на трассе "Монте-Карло" вновь появились Пэди Хопкирк и его "Мини-Купер", выигравшие здесь в 1964 году. Любопытно, что машина была окрашена в те же красно-белые цвета и несла на борту "чемпионский" номер 37. Так фирма "Ровер" отпраздновала юбилей своего триумфа в Монако. Вместе с Хопкирком на старт вышел еще один антикварный "Мини", за рулем которого сидел Тимо Мякинен.

По традиции участники ралли "Монте-Карло" собирались в Монако, стартовав из разных городов Европы. На сей раз это были Бад-Хомбург, Реймс, Лозанна, Барселона и Турин.

трудностью для пилотов оказался выбор покрышек. Длинные, в среднем по тридцать километров, спецучастки представляли настоящий винегрет разнообразных дорожных условий: снег, туман, гололед чередовались с сухим асфальтом. Что называется, «попасть в резину» было чрезвычайно трудно. А любая ошибка грозила в лучшем случае отбросить спортсмена назад в табели о рангах.

В этой игре в рулетку больше везло, пожалуй, Делекуру. Но и его, увы, однажды подвело чутье в подборе шин. Случилось это, как вы должны были догадаться, на заключительной части соревнований.

Огромная толпа болельщиков на холме Туриньи с нетерпением ожидала участников, вычисляя временные промежутки между машинами лидеров. И каждый раз встречала их восторженными криками. Лишь однажды автомобиль участника ралли промчался здесь при гробовом молчании зрителей. То была «Субару» Карлоса Сайнса, выигрывавшего здесь у Делекура целых тридцать секунд. Неужели проклятие последней ночи вновь наступает Франсуа?

У подножия холма лидер, изучив времена соперников, грустно проронил: «Кажется, я совершил глупость с этими покрышками». Относительная неудача в Туриньи подействовала на Делекура словно холодный душ. На оставшихся допах он не стал добиваться первых мест, а удовлетворился задачей удержать общую победу. И только после финиша заключительного допа, скрупулезно изучив результаты главных конкурентов, Франсуа позволил себе улыбнуться и пригубить шампанского из пластмассового стаканчика, который любезно протянул ему в окно кто-то из «фордовской» обслуги. Очевидно, порядком испереживавшийся штурман победителя Граталу приложился к горлышку бутылки. Проклятие последней ночи было снято.

С. НЕЧАЮК



СОКРОВИЩА СТАРОГО ЛОРДА

«О, да! Вы правы, прекрасный вид! Бюли — вообще восхитительное место. Вы знаете, это же французское название, «больше» как раз и означает «красивое местечко», — голос моего собеседника, английского журналиста Питера Браунинга, легко перекрывал ровный шум мотора. Через каждые несколько минут навстречу попадались машины с прицепами, на которых стояли кроссовые мотоциклы или «супербайки», автомобили для ралли-кросса или «кольца». Воскресенье в Англии — день автомотогонки. — Семья Монтегю владеет этим поместьем более четырехсот лет, и почти два века оно было открыто для посещения. Лорды Монтегю превратили Бюли в прекрасное место отдыха на любой вкус. Здесь можно даже покататься на яхтах. Кстати, Бюли был, так сказать, домашним портом сэра Фрэнсиса Чичестера, который в одиночку совершил кругосветное плавание. Именно тут стоит его знаменитая «Джипси Мот VI», а рядом — небольшая гостиница и отличный морской музей — место паломничества любителей океанской романтики со всей

Британии. Кроме того, вверх по реке расположены прекрасные птичьи заповедники. Говорят, это настоящее сокровище для орнитологов. Само же поместье получило свое название от аббатства XIII века. От него сейчас остались очень живописные руины. Если вы хотите...»

Я не хотел. Я люблю птиц и в другое время с удовольствием посмотрел бы на морские карты, служившие смельчаку Чичестеру. Но ей-богу, сейчас мне было не до этого. Я ехал в Бюли — Национальный автомобильный музей Великобритании. Очевидно, мои чувства легко можно было прочесть на лице, и Питер, улыбнувшись, прибавил газу.

Наконец — последний поворот. Правда, до самого музея нам предстояло добираться еще полчаса — сначала требовалось найти место для стоянки. Аккуратный, ухоженный лесопарк, разбитый на склонах холма, был весь поделен на множество участков асфальтовыми дорожками. На каждой такой «деланке» бок о бок стояло полтора-два десятка автомобилей. Целая армия полицейских ловко «выпаса-

ла» постоянно движущееся автомобильное стадо, указывая вновь прибывающим свободные места. Но вот Питеру удалось найти «стойло» для нашей «Тойоты», и мы, влившись в довольно-таки плотный людской поток, отправились к входу в музей.

Свою автомобильную коллекцию лорд Монтегю оф Бюли впервые показал широкой публике в 1951 году в своем доме — Палас-хаусе, в котором Монтегю жили с 1538 года. Тогда у лорда было два десятка старых машин — заботливо отреставрированных или хорошо сохранившихся. Но уже очень скоро старый замок стал тесен для разросшейся коллекции. В 1972 году рядом с Палас-хаусом и руинами древнего аббатства, где многие поколения мальчишек из рода Монтегю играли в рыцарей и разбойников и искали воображаемые клады, открылся комплекс современных зданий, в которых разместился Национальный автомобильный музей — так стала называться коллекция старого лорда.

Через два года после открытия, в 1974 году, основатель музея получил почетную награду (и премию в две

тысячи фунтов стерлингов) «Музей года». Причем, определяя свой выбор, жюри особо отметило «умение, энергию и энтузиазм, с которым создавалось это огромное заведение».

Ни убавить, ни прибавить. Я бродил по музею часа три, едва ли не ежеминутно открывая для себя что-то новое и захватывающе интересное. Первым делом, конечно, осмотрел автомобили. Их здесь более двух сотен. Почти нет неинтересных, проходных моделей, почти каждая олицетворяет то или иное направление конструкторской мысли, ту или иную техническую или социальную эпоху, почти за каждой — интереснейшая история.

У кого не дрогнет сердце при виде газотурбинной «Синей птицы» — неожиданно огромной, похожей скорее на сказочно красивого обитателя морских глубин — в кокпит которой тридцать лет назад забирался Дональд Кэмпбелл, чтобы установить новый рекорд скорости на земле? А вот — знаменитый, но с несчастливой судьбой 16-цилиндровый BRM, который пытался научить ездить сам Хуан-



Мануэль Фанхио. Настоящий лондонский автобус сороковых годов — мы о нем столько читали: можно войти внутрь, подняться по узкой лестнице на второй этаж, подивиться на кабину водителя размером не больше собачьей конуры. И «чертова коробочка» «Моррис-Мини», любимейший объект для карикатуристов всего мира в 60-е годы, который принес Пэдди Хопкирку победу в ралли «Монте-Карло», а своему создателю, Алеку

Исигонису, — дворянское звание. Здесь же — одна из крупнейших в мире коллекций мотоциклов. Знаменитые «нортоны», «триумфы», AJS, «роял-эндфилды», BMW — гоночные и дорожные, армейские и грузовые...

Но чем дальше я, словно замороженный, бродил по этим залам, тем больше недоумевал. Уж больно то, что я видел, не вязалось с понятием «музей». Вместе с десятками вопящих от восторга детишек я объезжал

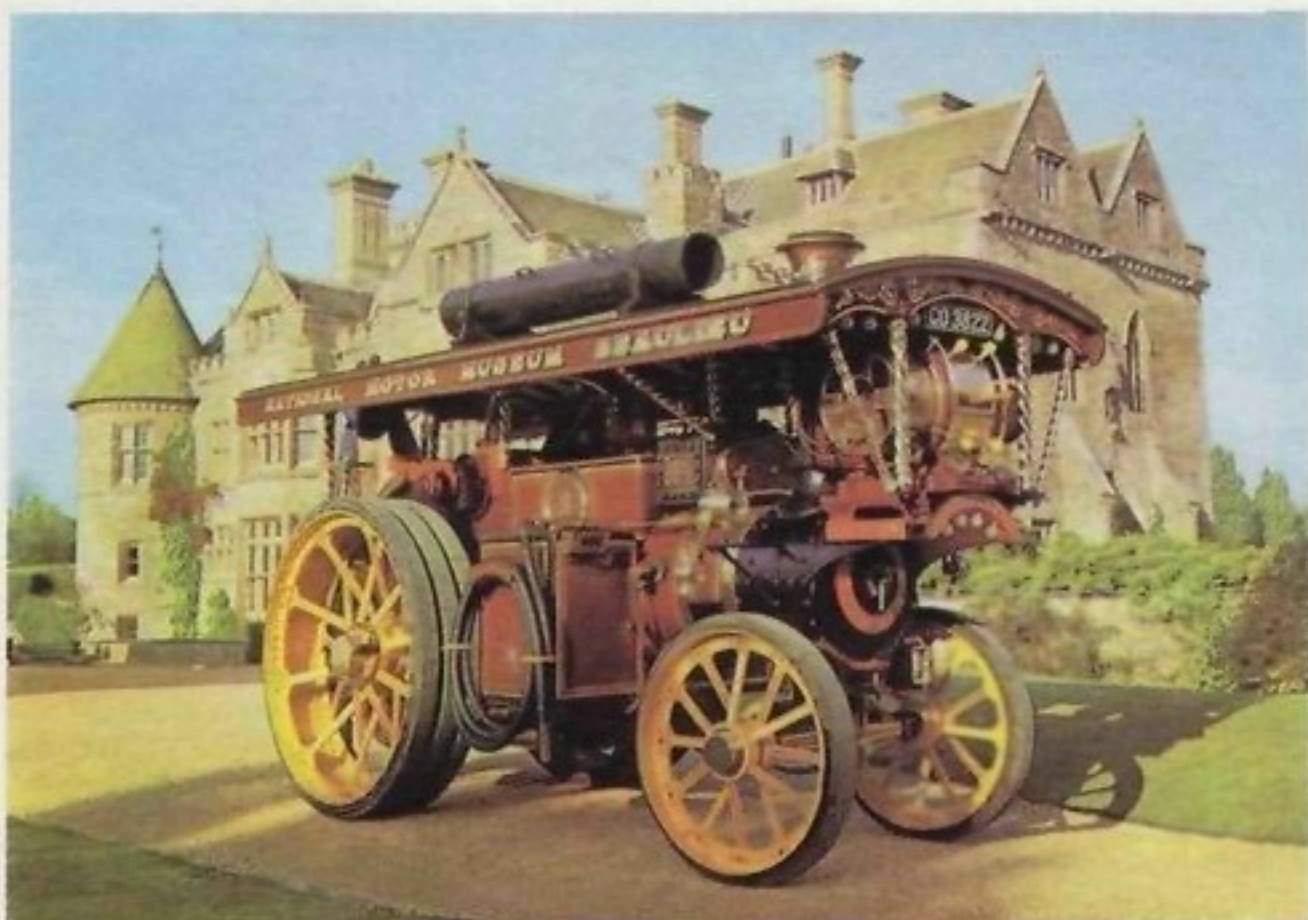
Бюли в вагоне монорельсовой дороги, то выныривая на улицу, то вновь попадая под своды залов экспозиции. Широко раскрыв глаза и страстно сожалея о том, что не видит этого великолепия моя дочь, смотрел на, наверное, самую большую в мире модель железной дороги — здесь были Париж и швейцарские Альпы, огромные американские вокзалы и города Германии, там бывал день и наступала ночь, и тогда движущиеся огонь-

ки десятков поездов таинственно светились в темноте. Я заходил перекусить в два рестораника. Я с ветерком катался на «Воксхолле» 1913 года, ощущая себя одним из героев Конан-Дойла или Голсуорси. Я поднимался на империал старинного автобуса, на котором желающих чинно-благородно возят по территории поместья. Я бродил по комнатам Палас-хауса (где и сейчас, между прочим, живет семья Монтегю) и видел на стенах столовой карандашные пометки, которыми отмечали рост разных поколений отпрысков знаменитого рода. А потом я попал в книжный магазин, из которого Питер не сумел меня вытащить раньше, чем через полчаса. И еще я увидел удивительный аттракцион: желающие по двое усаживаются в кабинки, движущиеся по замкнутой трассе, и въезжают в тоннель, где перед ними проходит вся история автомобилизации в фильмах, макетах, диорамах.

Кому-то, может быть, мои восторги покажутся чрезмерными: подумаешь, сколько чести для груди старого железя! Но ведь любой музей — это уникальная сокровищница опыта всего человечества. Тот, кто этого не понимает, неумолимо отстает технически и деградирует духовно.

А ведь Бюли — не просто музей! Он — удивительная смесь детского сада, парка отдыха и машины времени, которая не оставит равнодушным ни одного человека, даже если он терпеть не может автомобили. А я перечислил далеко не все богатства Бюли.

Как тут не вспомнить Москву, Политехнический музей. Уникальные машины в полутемном подвале, бережно восстановленные энтузиастами-одиночками. В тесных зальчиках с низкими потолками они кажутся узниками в клетках. И им еще повезло! Сколько замечательных мотоциклов и автомобилей было безжалостно уничтожено, бездумно списа-



Один из самых древних экспонатов Бюли — паровой тягач шестидесятых годов прошлого века. Высотой в два человеческих роста, эта машина производит неизгладимое впечатление.



но, сдано в металлолом, попросту разворовано! Единственный почти из двух десятков гоночных «ауто-унионов», вывезенных армией-победительницей из Германии, чудом сохранился. Но не в Москве, а в Риге. А сколько машин, в которые были вложены талант и мастерство наших отцов и дедов, утеряны навсегда! Так, не сохранился ни один из гоночных «москвичей» ранних моделей. Ни одной гайки не осталось от рекордных «звезд» Александра Ивановича Пельтцера. Лучшее, на что мы были способны, — устанавливать автомобили на пьедесталы у заводской проходной, чтобы, открытые ветру, дождю, морозу, потихоньку рассыпаясь, вдохновляли они нас на трудовые подвиги.

Жемчужина собрания лорда Монтегю — «Золотая стрела» с 24-литровым W-образным мотором мощностью 935 л. с., на котором сэр Хенри О. Д. Сигрейв в 1929 году установил абсолютный рекорд скорости на суше 372,48 км/ч.

Впрочем, покидая Бюли и думая о том, как дорого бы дал, чтобы сходить в Национальный автомобильный со всей своей семьей, я понимал, что произойти это может не раньше, чем у меня появятся внуки. Ведь путешествие в Англию недешево. А о том, что подобное заведение откроется в России, нечего и думать. Еще долгие десятилетия мы будем увлечены строитель-

ством гораздо более необходимых «белых домов» и центров международной торговли.

Только не спрашивайте больше, когда в формуле 1 будет участвовать отечественный автомобиль. Никогда. Во всяком случае до тех пор, пока не вырастет целое поколение русских мальчишек, которые с детства смогут посмотреть и потрогать руками машины Пельт-

цера и Тихомирова, Барнарда и Форгьери, Липгарта и Исигониса. Сорок лет назад лорд Монтегю открыл доступ в сокровищницу техники английским мальчишкам. Результат? Четырнадцать последних лет чемпионат мира в формуле 1 выигрывают английские машины. Было бы ошибкой думать, что это всего лишь случайное совпадение.

А. МЕЛЬНИК





ВЫЗОВ ПРИНЯТ

Девять автомобильных фирм, официально заявленных в одной гонке, — такого никогда прежде не бывало. И где — в международных состязаниях серийных легковых машин! Тех самых, которые несколько лет назад ФИА исключила из своего календаря по причине как раз угасшего интереса к ним со стороны заводов. Между прочим, в свое время в этой дисциплине проводился чемпионат Европы, а однажды состоялось даже мировое первенство.

Признаться, для меня всегда было загадкой прежнее безразличное отношение фирм к таким сорев-

нованиям. Это же по сути — прямая реклама их продукции. Ведь знаменитые пилоты сидят за рулем не спортивных снарядов вроде машин формулы 1, а тех автомобилей, которые болельщики могут пойти и купить в ближайшем магазине. Пожалуй, единственным объяснением служит то, что именно здесь особенно велика цена неудачи. Она может жестоко ударить по коммерческим интересам компании.

По счастью, руководство фирм сумело переступить через этот риск, чему мы и обязаны великолепным зрелищем, которое подарили 43 сильнейших гонщика «ку-

зовного кольца» на трассе итальянской Монцы. Среди них, кстати, были пятнадцать экс-пилотов формулы 1.

Между тем, когда в конце 1992 года ФИА взялась возродить соревнования легковых машин под своей эгидой, возникло немало сомнений в успехе этой затеи. Главной трудностью была разработка единых технических требований к участвующим автомобилям. Ведь регламенты национальных чемпионатов во многом разнятся. Наибольшим своеобразием отличается немецкий чемпионат ДТМ, где спортсмены выступают на 2,5-литровых машинах, доведенных

по весьма свободным требованиям. В то время как в большинстве стран приняты двухлитровые моторы, близкие к серийным. Не удивительно, что по мощности, скажем, «Альфа-Ромео-155» для ДТМ примерно на 250 л.с. превосходит те, что участвуют во французском чемпионате.

Инициаторы новых состязаний, а ими стали энтузиасты из Британского королевского автоклуба, решили не рубить с плеча и предложили разыграть международные трофеи в двух категориях: одной — близкой к той, что развивается в Германии (класс 1), другой —



очень похожей на популярную в Италии, Франции, Великобритании (класс 2). Даже названия им придумали разные — соответственно Кубок Европы и труднопереводимое на русский язык «Туринг кар челлендж». Что-то вроде «Вызова кузовных машин». Для простоты давайте именовать эти состязания Кубком вызова. Помните, был такой трофей в хоккее?

Не в пример названию, судьба Кубка вызова оказалась более удачной, чем Кубка Европы в классе 1, участвовать в котором желающих не нашлось. Кроме, понятно, тех фирм, что выступают в ДТМ. А — их раз два и обчелся. Так пришлось лидерам немецкого первенства — гонщикам «Альфа-Ромео» Наннини и Ларини — пересаживаться на менее мощные машины, чтобы не пропустить знаменательную встречу на высшем уровне. И все равно именно эти двое числились в несомненных фаворитах. Чего не скажешь о новозеландце Поле Радисиче, бронзовом призере британской серии. А он возьми да и положи всех конкурентов на обе лопатки — Пол показал лучшее время в тренировке и выиграл оба заезда.

Похоже, Радисич лучше других оказался готов к сюрпризам, на которые так щедро была гонка: повторный старт первого заезда, суэта с выбором резины в перерыве при остром дефиците времени, мокрая от дождя дорога. Наконец — появление на трассе автомобиля безопасности после того, как попал в аварию фран-

цуз Аелло. Пока судьи убирали обломки его BMW, все участники собрались в единый пелетон, и преимущество, накопленное Полом по крохам, вмиг растаяло. Причем «пейс-кар» катал участников на малой скорости целых четыре круга, и гонка возобновилась, когда до финиша второго заезда оставался только один круг.

И все же, пожалуй, только однажды возникли серьезные сомнения в успехе новозеландца — когда он вчетую проиграл старт первого заезда, пропустив вперед

Дальма и Ларини. Но тут ему невольную услугу оказал товарищ по команде — Роуз. Его «Форд» развернулся и заглох, перегородив почти всю трассу. Гонка была остановлена, а в повторном старте Радисич уже не упустил своего.

— Мне улыбалась удача, — сказал после финиша победитель. — Но тем не менее это самая тяжелая гонка в моей жизни.

Так мало кому известный до Монцы Радисич в одночасье стал знаменитым, а «Форд» вскоре направил его

Пол Радисич и его «Форд-Мондео».

в Австралию защищать честь марки в тамошнем чемпионате.

Любопытно, что своей победой Пол в одиночку вывел Новую Зеландию на третье место в национальном зачете Кубка, итоги которого подводились вполне официально. Причем позади остались выступавшие в полном составе (а в расчет принимались три лучших результата) немцы, англичане и бельгийцы.

Кроме успеха новозеландца, к разряду неожиданных можно отнести неудачу признанного фаворита французского первенства команду «Ауди». Секрет ее провала в Италии скорее всего в том, что на скоростной трассе в Монце полный привод машин из преимуществ превратился в недостаток.

Итак, возрождение международных соревнований по кольцевым гонкам на легковых автомобилях состоялось.

Что же касается их престижа и значения, то об этом красноречиво свидетельствуют слова бронзового призера соревнований Филиппа Гаши:

— Третье место здесь стоит победы в чемпионате Франции.

С. НЕЧАЮК

FIA Touring car challenge

Монца, 17 октября 1993, 2 заезда по 15 кругов, 2х87 км

Имя, фамилия	Автомобиль	Тренировка	Звезды		Очки
			I	II	
1. Пол Радисич (NZ)	Ford Mondeo Si	1,54,520	1	1	80
2. Никола Ларини (I)	Alfa Romeo 155 Ts	1,55,032	3	2	54
3. Филипп Гаш (F)	Alfa Romeo 155 Ts	1,56,913	12	3	33
4. Ален Кудини (F)	Opel Vectra GSi	1,54,897	2	21	30
5. Алекс Бургсталлер (D)	BMW 318i	1,56,207	11	4	30
6. Джон Клееленд (GB)	Opel Vectra GSi	1,56,233	4	17	24
7. Кристоф Бушо (F)	Peugeot 405 Mi 16	1,55,261	10	9	23
8. Янник Дальма (F)	Peugeot 405 Mi 16	1,54,600	6	16	20
9. Эрик ван де Пуле (B)	Nissan Primera GTe	1,55,369	18	5	19
10. Жан-Пьер Мальше (F)	BMW 318i	1,57,009	16	8	18
11. Алессандро Ниннини (I)	Alfa Romeo 155 Ts	1,56,099	5	A	16
12. Эмануэле Пирро (I)	BMW 318i	1,55,643	35	6	15
13. Стефано Модена (I)	BMW 318i	1,57,182	26	7	14
14. Йохим Винкельхок (D)	BMW 318i	1,55,276	7	A	14
15. Робб Граветт (GB)	Peugeot 405 Mi 16	1,55,162	8	A	13
16. Джулиан Бейли (GB)	Toyota Carina E Gti	1,56,764	9	A	12
17. Габриэле Таркуини (I)	Alfa Romeo 155 Ts	1,58,436	22	10	11
18. Кристиан Даниер (D)	Alfa Romeo 155 Ts	1,56,991	A	11	10
19. Марк Дюз (B)	BMW 318i	1,57,380	24	12	9
20. Джони Секотто (VV)	BMW 318i	1,55,657	13	A	8

Национальный зачет: 1. Италия — 86 очков; 2. Франция — 86; 3. Новая Зеландия — 80; 4. Германия — 64; 5. Великобритания — 49; 6. Бельгия — 28; 7. Венесуэла — 8; 8. Австралия — 7.



GB

Если итальянцы могут похвастать обилием различных классов и категорий, то и англичанам есть чем гордиться. Чемпионат Великобритании в отличие от других первенств проходит не в 10, а в 14 этапов, на девяти различных трассах. Кроме того, британцы превзошли осталь-

и достаточно давно выступают в ВТСС (Бритиш Туринг Кар Чемпионшип), однако их «кавалеры» хоть и были такими же быстрыми, как немецкие машины, не отличались надежностью. Не сумел составить конкуренцию БМВ и бывший пилот «Лотоса» Ф1 Джулиан Бейли на «Тойоте-Карине». Но в середине сезона БМВ подждало настоящее испытание. На седьмом этапе в Пембри взору английских болельщиков впервые



По количеству различных гоночных классов, видов и подвидов итальянский чемпионат по кольцевым автогонкам легковых автомобилей прочно удерживает первое место в Европе и может смело именоваться самым «густонаселенным». Однако среди этого разнообразия неизменной любовью публики пользуется самая мощная и быстрая — «Супертуризмо».

Последние несколько лет украшением чемпионата была дуэль БМВ и «Альфа-Ромео». Но в 1992 году произошло неприятное для местных «тиффози» событие, круто изменившее устоявшуюся интригу первенства. Тогда красные «Альфа-155», вчистую разгромив БМВ-М3, покинули родные стены и отправились создавать себе имя в Германии.

После ухода заводской команды «Альфа-Ромео» баварская фирма всерьез вознамерилась вернуть себе «золото». Для этого, помимо подготовки новейших БМВ-318, она заявила в итальянском чемпионате лучших своих пилотов. 36-летний итальянец Роберто Равалья на автомобилях баварской марки становился победителем и мирового, и европейского, и немецкого чемпионатов. А компанию ему составил двукратный чемпион мира по мотогонкам, экс-пилот

Ф1 и победитель первенства Италии-89 венесуэлец Джонни Секотто.

Этому звездному дуэту да при сложившихся благоприятных обстоятельствах оставалось только побеждать. Поначалу все так и было: на стартовых этапах в Монце и Валле-лунге Равалья набрал 75 очков из 80 возможных, следом держался и Секотто.

Но тут в борьбу неожиданно вступили 29-летний «перебежчик» из британского чемпионата англичанин Гэри Эйлз и экс-пилот Ф3000 35-летний Фабрицио Джованарди, выступавшие на «Пежо-405 М116». Не имея за плечами никаких выдающихся достижений, они стали настойчиво теснить обоих чемпионов мира.

К ним вскоре присоединились частные «альфы» экс-пилотов Ф1 Джанни Морбиделли и Габриеле Таркуини. В то время как гонщики «Пежо» и «Альфа-Ромео», обживая высшую ступеньку пьедестала, делили победы на этапах и все ближе подбирались к лидировавшим БМВ, «баварские скакуны» заметно сникли. Казалось, Равалья уже ничего не сможет противопоставить «Пежо» Джованарди и «Альфе» Таркуини, которые были явно быстрее его БМВ на заключительных гонках.

К удивлению многих на предпоследнем этапе в Энна-Пергузе, что на острове Сицилия, Роберто выиграл оба заезда и стал практически недостижим для соперников.



ных по количеству марок всех автомобилей. Наравне с признанными лидерами «легкового» чемпионата — БМВ, «Пежо», «Воксхоллом», на старт выходят «Ниссан», «Тойота», «Рено» и совсем уж экзотическая «Мазда».

Партия же первой скрипки перед началом сезона, как и в Италии, отдавалась БМВ. И не зря. С первой же гонки в Сильверстоуне лидерство захватили пилоты «БМВ Мотор-Спорт» 33-летний Йохан Винкельхок — родной брат погибшего в 1985 году пилота Ф1 и сам один сезон проводивший в чемпионате мира и четырехкратный чемпион Британии 40-летний Стив Соупер. Они настолько резво стартовали, что уже к середине сезона оторвались от ближайших преследователей почти на полсотни очков. Лишь изредка лидеров беспокоили «воксхолл-кавалеры» чемпиона Великобритании-89 Джона Клеленда и Джеффа Аллама. Оба — почти ровесники (41 и 39 лет)

предстал новый «Форд-Мондео». Как оказалось, не зря появление этой модели так старательно подогревалось в прессе. В первой же своей гонке «Мондео» стоял во втором ряду стартового поля!

В самом заезде автор сенсации 45-летний четырехкратный чемпион ВТСС англичанин Энди Роуз ничем себя проявить не сумел — подвела подвеска. Зато его коллега новозеландец Пол Радисич добрался до финиша и принес «Форду» первые зачетные очки.

Но это было только прелюдией. На оставшихся этапах Радисич повел массированную атаку на позиции Винкельхока и Соупера. Достаточно сказать, что на последних семи гонках Пол набрал вдвое больше очков, чем Винкельхок.

Выставь «Форд» свою команду не в середине сезона, а хотя бы тремя-четырьмя этапами ранее, лавровый венок чемпиона вряд ли ушел от новозеландца.

F

Не в пример Италии или Германии, где за каждую из двух гонок, составляющих этап, начисляются зачетные очки, этап французского чемпионата хоть и состоит из двух заездов, очки гонщики получают лишь по итогам обеих гонок, по сумме времен. Наряду с британским французское первенство считается одним из самых представительных в Европе.

В прошедшем сезоне померяться силами здесь собрались БМВ, «Пежо», «Альфа-Ромео», «Опель» и даже SEAT. Каждая из них, за исключением, наверное, новичка-испанца, могла в равной степени рассчитывать на успех. Но как ни странно, ни одна из этих фирм добиться его так и не сумела. А сюрприз преподнесла «Ауди».

После скандала в не-

мечком чемпионате-92 — тогда фирму обвинили в нарушении техтребований — «Ауди» отправилась в скитания по Европе. Первую остановку «ингольштадтский экспресс» сделал во Франции. В местном первенстве интересы «Ауди» давно представляла «конюшня» ROC. Теперь же она получила непосредственную поддержку завода.

«Ауди-80-кваттро» принимали, конечно, в расчет, но легкой победы не про-

руки. И несмотря на отдельные атаки вышперечисленных конкурентов, Биела, одержав пять побед на десяти этапах, без видимых усилий выиграл чемпионат. О чем красноречиво свидетельствует самая большая (63 очка) в элитной четверке первенств Европы очковая пропасть, разделившая чемпиона Франции и второго призера.



D

Если охарактеризовать прошлогоднее немецкое первенство одной фразой, ею станет восклицание: «Все не как у людей!»

Автомобили — участники этого чемпионата — подготовлены по регламенту 2,5-литрового класса, тогда как вся остальная Европа признала 2-литровый «лимит». Такая обособленность привела к тому, что на трассах Германии остались машины лишь двух заводских марок — «Альфа-Ромео» и «Мерседес-Бенц». Что, конечно, не могло не сказаться на популярности состязаний. На первый же этап, проходивший в бельгийском Цольдере, зрителей пришло на 30 тысяч меньше, чем год назад. Да и интрига чемпионата не смогла вызвать энтузиазма болельщиков. Ни разу на протяжении всего сезона пилоты «Альфа-Ромео» не дали повода усомниться в превосходстве своих машин. Больше других в этом преуспел экспилот Ф1 29-летний итальянец Никола Ларини, вчистую выигравший чемпионат.

А ведь новичку DTM противостояли такие асы, как Курт Тийм, Роналд Аш, Клаус Людвиг, Бернд Шнайдер, Кристиан Даннер и другие. На последнем этапе в Хоккенхай-

ме к ним присоединилась заводская команда «Опель» в составе экс-чемпиона мира финна Кейо Росберга и немца Мануэля Ройтера. Но всё, чего удалось добиться новой «Калибре» — одно седьмое место в заезде.

На счету же Ларини три двойные победы (выигрыш обоих заездов на этапе) — больше, чем у кого бы то ни было, и 57-очковое преимущество над вторым призером. Достоинно выглядел и его коллега по команде Алессандро Наннини. Несмотря на изуродованные в авиакатастрофе кисти рук, бывший пилот «Бенеттона» под занавес чемпионата выиграл две гонки на «Хоккенхаймринге».

Обидное поражение в родных стенах на фоне успехов Биелы и Винкельхока «на выезде» привело к тому, что немцы, похоже, осознали ошибочность ставки на 2,5-литровый класс. В нынешнем сезоне к нему прибавится более привычный для остальной Европы 2-литровый. «Поступиться принципами», понятно, пришлось не по доброте душевной, а в силу острой необходимости. «Младший» класс уже стал приманкой для новых участников; «Ауди», «Форд» и даже «Пежо» выказали желание участвовать в этих состязаниях. Хозяевам DTM остается надеяться, что их приход не позволит окончательно упасть престижу и популярности немецкого чемпионата.



Русские пришли

Сколько их было — сенсационных и безумных проектов участия русских пилотов в автогонках мирового уровня! А потому, когда в конце декабря из далекой Америки дошли слухи о том, что наш соотечественник собирается выйти на старт «Инди-500», никто в редакции им, признаться, не поверил. Но уже в январе «Ассошиэйтед Пресс» распространило этот снимок, сопроводив его лаконичной подписью: «Владелец команды формулы CART Роджер Пенске объявил, что за рулем третьего автомобиля «Малборо-Пенске-Шевроле» на старт всемирно известной 500-мильной гонки в Индианаполисе выйдет 48-летний русский гонщик Алексей Григорьев».

Как стало известно корреспонденту АМС из кругов, близких к Российской автомобильной федерации, интерес к русскому пилоту проявило руководство «Дженерал Моторс», считающее наш рынок наиболее перспективным для сбыта автомобилей «Шев-



роле», а также нефтяной концерн «Мобил 1». Что ж, пожелаем Григорьеву ни пуха, ни пера — задача перед ним стоит архисложная. Ведь для

того, чтобы хотя бы выйти на старт и постараться достойно выглядеть в самой гонке, Алексею предстоит преодолеть сито квалификационных за-

ездов. А это, как вы знаете, непросто: в прошлом году самый «медленный» участник тренировок показал 349,523 км/ч!

Папаша Мюллер в роли «старого хозяина».

АМС уже сообщал о том, что в Голливуде снимается фильм о жизни Энцо Феррари. К сожалению, замыслу не суждено было сбыться. 40 миллионов долларов режиссер Сидней Поллак истратил, не сняв и трети картины.

Но вот прошлой осенью интерес к фильму проявили... отечественные кинематографисты! При активном содействии итальянской торговой палаты и солидной финансовой помощи «Пирелли» и ФИАТа все права на картину у продюсеров братьев Чекки Гори купила Студия детских и юношеских фильмов имени Горького. Как стало известно совсем недавно, главную роль — знаменитого «Коммандатора» — будет исполнять популярнейший артист Леонид Броневой. Небезынтересен тот факт, что создатель бессмертного образа шефа гестапо выиграл настоящий конкурс, неудачниками в котором оказались Сильвестр Сталлоне, Пол Ньюмен и Иннокентий Смоктуновский.

«Пежо»/ «Мак-Ларен» — развод века

Поистине вся его англосаксонская невозмутимость понадобилась Рону Деннису, чтобы пережить это известие! Французский концерн разрывает заключенное всего лишь минувшей осенью трехлетнее соглашение с «Мак-Лареном» о поставке двигателей. Уже в середине сезона-94 «Пежо» планирует быть представленным в формуле 1 собственной заводской командой, а не только в качестве «моториста». Как сказал спортивный руководитель «Пежо-Тальбо Спорт» Жан-Пьер Жа-

буй: «Коммерческий эффект от побед автомобиля, изготовленного полностью своими силами, существенно выше, чем просто от поставок моторов».

По уверению распространенного фирмой пресс-релиза толчком для столь рискованного решения стал вердикт совета директоров «Пежо», а также обещанная финансовая и техническая помощь крупнейшей французской государственной авиакомпании «Эр Франс» и могущественного американского поставщика заморожен-

ных фруктов фирмы «Эппл». К слову, дело уже делается. По заказу и на деньги «Эр Франс» на предприятиях аэрокосмического комплекса Франции по соседству с выпуском ракетополетов «Ариан» идет сборка шасси гоночного «Пежо».

Судя по серьезности намерений французов, Деннису остается лишь скрежетать зубами. И надеяться на грандиозную неустойку. «Я постараюсь оставить их без штанов», — заявил журналистам разъяренный шеф «Мак-Ларена».



А ну-ка, девушки!

Двукратный чемпион мира по ралли Карлос Сайнс, как известно, не женат. До недавних пор холостяцкий статус особенно испанца не беспокоил. Но в марте в португальском журнале «Волате» появилось небольшое объявление: «Брюнет, 32 года, рост 181, вес 70 кг, со спокойным характером хочет познакомиться с веселой общительной девушкой до 25 лет. Желательно знание испанского и английского языков. Письмо с фотографией присылать по адресу...»

А что, может, именно в России найдется достойная подружка экс-чемпиону мира? Дерзайте, девушки! Обещаем ваши послания отправить сеньору Сайнсу незамедлительно.

Месть Фиттипальди?

Недавняя катастрофа пассажирского самолета авиакомпании «Лауда Эйр» изрядно поколебала некогда устойчивое финансовое положение ее владельца — трехкратного чемпиона мира Ф1 Ники Лауды. А должность технического консультанта «Скудерии Феррари», прямо скажем — не особо денежная. Это и вынудило знаменитого австрийца, дабы пополнить свой банковский счет, подписать двухгодичный контракт с известным производителем модной мужской одежды и аксессуаров фирмой «Босс».

Сумма договора не сообщается, однако, по мнению западных журналистов, речь может идти о миллионах долларов. Ибо, как стало известно немецкому журналу «Штерн», контракт включает в себя прелюбопытный пункт: перед каждым Гран-при Лауда обязан в течение пяти минут расхаживать в паддоке без штанов! Особенно пикантным делает происходящее тот факт, что «Босс» принадлежит не кому иному, как Эмерсону Фиттипальди. Уж не решил ли темпераментный бразилец таким забавным способом отомстить Лауде? Ведь когда в середине 70-х годов в Ф1 заблистал Ники, яркая звезда Эмо стала стремительно закатываться.



Ихтиандр по-«ситроеновски»

В нынешнем году ралли-рейд «Париж — Пекин» начнется на неделю раньше обычного срока. По требованию участников организаторам пришлось сдвинуть старт, чтобы оставить побольше времени для подготовки к «Дакару». Однако в это время в Китае из-за таяния горных снегов реки выходят из берегов, что грозит участникам гигантского марафона неисчислимыми бедами.

Наиболее кардинальный выход нашла фирма «Ситроен». Сейчас во Франции проходит испытание модель «ZX-Эволюсьон-Амфи», способная преодолевать водные преграды вплавь. Для того чтобы покоритель пустынь мог проделывать такие фокусы, его создателям пришлось сильно приподнять заднюю часть (это хорошо видно на снимке), разместив там водометный движитель. Правда, новая машина способна продержаться на плаву не более получаса. Однако конструкторы «Ситроена» спокойны — за это время можно преодолеть даже широчайшую Аму-Дарью.

Пивные короли из формулы 1

Мы уже писали о том, что отец австрийского pilota формулы 1 Герхарда Бергера — владелец автотранспортной фирмы. Возможно, деловые качества Бергера-старшего, а может быть, и известность младшего способствовали тому, что прибыли фирмы в последние годы росли как на дрожжах. Недавно Йоханн Бергер даже решил расширить бизнес, построив завод по производству... пива.

Любопытно, что самую активную помощь в этом оказал ему сын, порекомендовав в качестве проектировщика пивоваренного оборудования одного из лучших конструкторов формулы 1 Джона Барнарда. Главный инженер «Фер-

рари», увлеченный необычностью задачи, охотно согласился, и в начале зимы состоялся пуск нового завода. Громкое имя Бергера, талант Барнарда, а также знаменитая эмблема итальянской фирмы на пивных банках (это было обязательным условием менеджера «Феррари» Луки ди Монтеземоло, с трудом согласившегося предоставить своему подчиненному недельный отпуск для «халтуры»), должны по мысли папы-бизнесмена помочь новым сортам «Бергер-брау» и «Феррари-бир» потеснить конкурентов на рынке.



Окончание на с. 63.

«РОВЕР» ПЫТАЕТСЯ СОБЛАЗНИТЬ РУССКУЮ «ЦАРИЦУ»

Кольцевые автогонки в России. Конец XX века. Нет трасс, нет машин, нет моторов...

Так, в стиле рекламной кампании небезызвестного банка можно было бы обрисовать положение, в котором очутилась отечественная «королева», или, учитывая национальный колорит, «царица автоспорта». Одним из тех, кто время от времени пытается оживить эту безрадостную картину, можно назвать Игоря Ермилина, президента Ассоциации производителей автомобилей для спорта (АСПАС). Отчаянный романтик и партизан, в смысле сторонник русского «кольца», нег-нег да и напоминает, что этот вид автоспорта все-таки существует у нас в стране. Амбициозный проект проникновения в формулу 1, участие Виктора Козанкова в британском чемпионате формулы 3, попытки провести гонки на Ходынском поле в Москве. Теперь Игорь предлагает создать новый национальный класс — формулу «Ровер».

Техническая сторона затеи незамысловата. Суть в том, чтобы приспособить на таллиннскую «Эстонию-25» британский мотор. Именно этот симбиоз мы и увидели на презентации нового проекта в Москве. До начала официальной части оставалось время, и я присоединился к ветерану отечественного автоспорта Эдгарду Линдгрэну, дотошно осматривавшему заморский двигатель.

— Два вала, 16 клапанов, электронный впрыск, водяное охлаждение — дело хорошее, — размышлял вслух Эдгард Львович. Да вот только, где на этом моторе ездить? Объем-то у него 1400 см³. В формулу «Восток» не пустят — там 1300, в формуле 1600 — сам не поедешь. Двести «кубиков» — солидный гандикап. Выходит, надо отдельный класс организовывать. Стало быть, этот «Ровер» как минимум человек пятнадцать купить должно.

Победа «Ровера» здесь обеспечена, ведь в чемпионате участвуют только машины этой фирмы модели «216GTi-купе».

«Цена скромная, — поспешил удовлетворить любопытство пытливых журналистов Ермилин, — две с половиной тысячи долларов. Гораздо меньше, чем у мотора для формулы «Опель-Лотос».

Правда, Игорь не стал приплюсовывать к стоимости мотора различные государственные сборы, которыми облагается ввозимая в страну зарубежная продукция. И главное, не упомянул, что для тех, кто все-таки приобретает двигатель «Опель», распахнута широкая дверь в международный автоспорт. В этой формуле проводятся и открытые национальные первенства, и Евросерия, и, наконец, командный Кубок наций. Обладателю же «Ровера» ничего не остается, как ждать, что его примеру последуют еще с десяток российских пилотов.

Кстати, в целях агитации за новую формулу, которая видится все-таки международной, АСПАС планирует вывезти пару российских гонщиков для показательных выступлений на трассы Восточной Европы. Если идеей загорятся-таки иностранные спортсмены, то в 1995 году, по мнению Ерми-

лина, можно будет провести серию гонок, а в следующем сезоне и официальный чемпионат.

Все-таки путь к признанию формулы «Ровер» выглядит довольно тернистым. И тут возникает законный вопрос, почему же в партнерах оказался именно «Ровер», с его мотором так называемой серии K, не попадающим ни в один существующий класс? Позиция АСПАС понятна и достойна уважения. Там ищут любую возможность оживить отечественное «кольцо» и, очевидно, потому идут на контакты со всеми, кто выражает хоть малейшую заинтересованность в сотрудничестве. При нынешних экономических реалиях, надо понимать, таких энтузиастов немного. А в чем же состоит интерес британцев? И вообще, что представляет из себя сегодня эта компания?

Кристофер Белтон из отделения «Ровер-спорт» был весьма красноречив, рассказывая о производственных успехах своей фирмы. Из его выступления мы узнали, что сейчас «Ровер» — крупнейший изготовитель легковых автомобилей в Соединенном Королевстве с го-

довым выпуском более 500 тысяч штук. При этом фирма охватывает практически все секторы рынка.

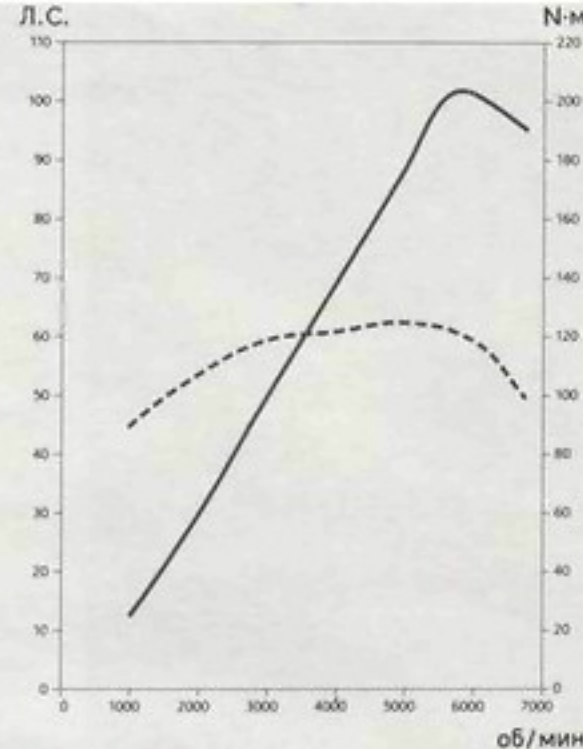
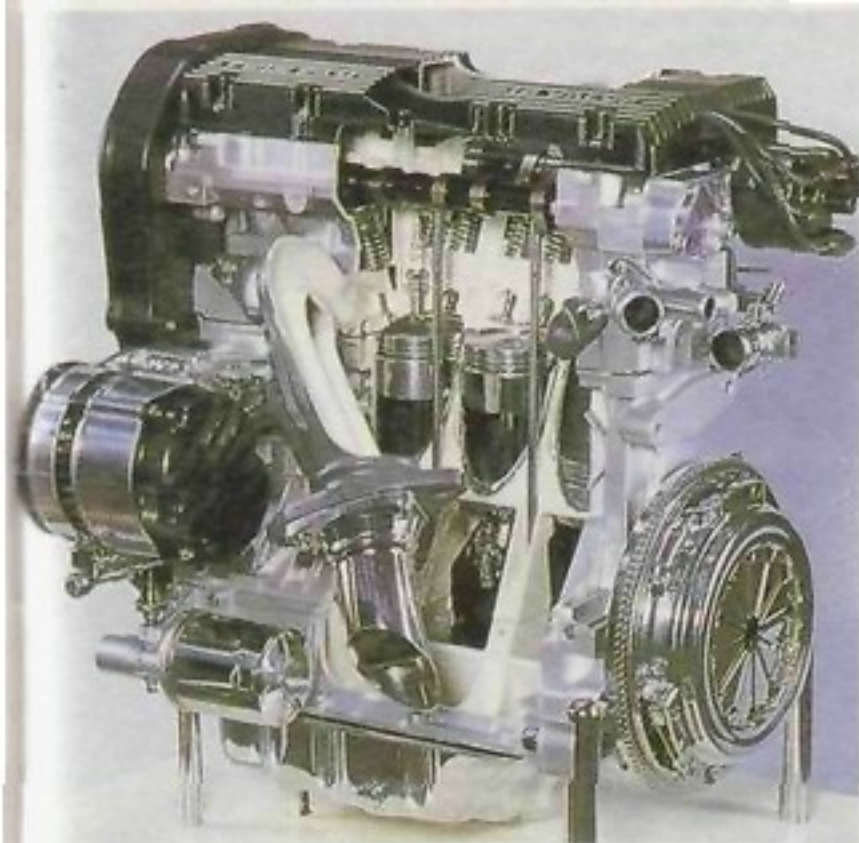
Однако, когда речь зашла о спортивных достижениях фирмы, рассказ Белтона невольно напомнил мне доклады руководства раллийной сборной СССР мало разбирающемуся в сути дела начальству ЦК ДОСААФ. Помнится тогда, заставив столы кубками за призовые места в своем скромном классе, тренеры не без успеха доказывали, что достигнута очередная впечатляющая победа.

Вот и шеф «Ровер-спорт» все больше упирал на достижения фирменных раллистов, сокрушивших в минувшем году в трех европейских состязаниях всех конкурентов в классе 1600 см³. Причем видно из скромности даже не назвав конкретно, что это были за соревнования.

Собственно в кольцевых гонках «Ровер» не рискует вступать в очный спор с конкурентами, предпочитая организовывать собственные состязания одной марки.

Справедливости ради замечу, что в спорте компа-





Шестнадцатиклапанный мотор «Ровер» серии К с объемом 1400 см³ и его внешняя скоростная характеристика.



благоприятного имиджа фирмы в России ей весьма может помочь национальный чемпионат формулы «Ровер». Думаю, неплохо было бы воспользоваться этой заинтересованностью компании и намекнуть англичанам, что не грех не только продавать свои моторы гонщикам, но и, как говорится, помочь им материально. Тогда, вне сомнения, будущее новой формулы стало бы более определен-

ным. Пока же на прямо поставленный вопрос о спонсорстве «Ровера» над таким чемпионатом мы получили довольно уклончивый ответ: дескать, конкретные формы будут согласованы.

Что ж, поживем — увидим.

С. НЕЧАЮК

причиной интереса «Ровера» к России. Дело в том, что этот, мягко говоря, не новый двигатель британская фирма очень хотела бы пристроить на какой-нибудь российский автомобиль. В чем откровенно признался директор по развитию бизнеса отделения

силовых агрегатов компании Алан Роули. Подобную операцию «Ровер» осуществил в Польше, продав 16 тысяч моторов для установки их на «полонезы». Правда, там речь шла о свежем двигателе серии К, а не о моторе тридцатилетней давности. Понятно, для создания

«СУПЕРКРОСС»

предлагает со склада в Москве:

КРОССОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ

HONDA, SUZUKI, KAWASAKI

60 см ³	— 3100 \$
80 см ³	— 3300—3400 \$
125 см ³	— 4800 \$
250 см ³	— 5200 \$
500 см ³	— 5300 \$

КРОССОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ С КОЛЯСКОЙ

ZABEL—EML

620 см ³	— 13200 \$
685 см ³	— 14400 \$

ФОРМА ДЛЯ МОТОСПОРТА

SHOEI, ARAI, AXO, M. ROBERT, UFO, SINISALO, JT, YOKO, SHOT, PSA, SCOTT, SMITH и др.

900—1300 \$ (комплект)

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И МАСЛА ДЛЯ СПОРТИВНЫХ МОТОЦИКЛОВ

CASTROL (SUPER TT) — 6 \$ за 1 литр

TWIN AIR — 12 \$ за 1 литр

Оптовым покупателям скидка до 10%.

Форма оплаты любая.



«СУПЕРКРОСС»

Телефон в Москве: (095) 145-81-14.



Все гонки мира

МЕЩАНИН, ПОЛУЧИВШИЙ ДВОРЯНСТВО

Все проблемы главного героя знаменитой мольеровской комедии «Мещанин во дворянстве» состояли в его низком происхождении. Месье Журден, персонаж, давно уже ставший нарицательным для изображения человека недалекого и тщеславного, свято верил, что пробиться из грязи в князи достаточно просто — нужно лишь обладать большими деньгами.

По сравнению с героем Мольера положение ралли-кросса было куда более незавидным. Судите сами, прежде всего происхождение весьма сомнительное. Тайна его рождения покрыта мраком. Точно никто не знает, когда и кому первому пришла в голову идея объединить три известных вида спорта, создав совершенно новый. Но определенно можно сказать одно — были это люди небогатые. Несмотря на то, что тридцать лет назад автоспорт был гораздо дешевле, нежели сегодня, уже тогда и ралли и, тем более кольцевые гонки были многим не по карману.

Вот бедняки-энтузиасты и придумали состязания по своим скромным средствам. Участвовать в них можно было на обычных легковых машинах самых дешевых моделей. Да и трассу выбрали такую, какую можно найти в любой деревне (европейской, разумеется). Загляните в нынешний ралли-кроссовый регламент: «Специальная замкнутая трасса, протяженностью от 800 до 2000 метров. Наибольшая крутизна подъемов не должна превышать 7°. Любые трамплины запрещены. Ширина трассы — от 10 до 16 метров. Покрытие — комбинированное. Твердое (асфальт, бетон) составляет от 35 до 60 процентов общей длины. Остальное приходится на нетвердое покрытие (песок, глина, земля, гравий)».

Как видим, здесь есть и элементы «кольца» — замкнутая трасса, твердое покрытие и ралли — проселочные дороги. А где кросс? Очень просто: заезды проводятся по сложной кроссовой системе для нескольких участников с утешительными полуфинальными и финальными гонками.

В шестидесятые и начале семидесятых годов младший ребенок в беспокойной семье мирового автоспорта ютился где-то на задворках,

став уделом любителей на дешевых «жуках» от «Фольксвагена» и «утятах» от «Ситроена». «Короли» формулы 1, «герцоги» Ле-Мана и раллийные «бароны» не обращали на него никакого внимания. Ведь у ралли-кросса не было даже денег месье Журдена.

Дело сдвинулось с мертвой точки лишь в середине семидесятых. 28 февраля 1975 года, день проведения первого этапа Кубка Европы по ралли-кроссу, можно считать датой достижения этой гонимой дисциплиной совершеннолетия. Ралли-кросс получил свой «паспорт» с внесенными туда техническими и спортивными требованиями, многие из которых сохраняют свой первоначальный вид и по сей день. Но в «высший свет» его по-прежнему не принимали. Ралли-кроссом интересовались все те же чистой воды любители. Парк автомобилей был по-прежнему беден, что в свою очередь отнюдь не способствовало зрелищности европейского чемпионата. Автозаводы также интереса не проявляли. Ведь помимо всего прочего в рамках первенства существовал только личный зачет (правда, для любителей решать национальные распри на гонимых трассах по примеру автокросса был организован Кубок наций).

Разумеется, и гонщиков с мировыми именами на ралли-кроссовых трассах и в глаза не видели. Понятие же «богатый спонсор» вообще не входило в лексикон любителей этого вида спорта. Получался замкнутый круг, из которого, как казалось, чемпионату Европы не выбраться вовек.

Создавалось впечатление, что до проблем ралли-кросса никому нет дела. Даже Федерация автоспорта, пригревшая когда-то бедняжку и наделившая его почетным титулом «Первенства Европы», теперь смотрела на его прозябание сквозь пальцы. Но по иронии судьбы именно ФИА, сама того, очевидно, не желая, первой указала ралли-кроссу дорогу в «высший свет».

В 1986 году после нескольких трагических инцидентов на этапах раллийных чемпионатов сверхмощные прототипы группы В были поставлены вне закона. Но воистину — нет худа без добра. Изрядно повредив своим запретом престижу и популярности классических ралли, ФИСА, сама того не ведая,

преобразила ралли-кросс. Оставшиеся на приколе монстры группы В стали один за другим приобретать ралли-кроссманы, сумевшие уломать немногочисленных спонсоров на столь дорогостоящую покупку.

Возрождение ралли-кросса началось со зрителей. Автофаны, ранее валом валившие на обочины раллийных трасс чемпионата мира полюбоваться могучими созданиями группы В, вдруг нашли, что наблюдать за теми же «бэшками» на кольцевой трассе даже увлекательней. Пусть в ралли-кроссе нет звезд мирового уровня, зато машины все время на виду и ведут зримую борьбу — разительное отличие от ралли, где не успеешь повернуть головы, как автомобиль уже скрывается за поворотом. Прибавьте к этому невысокую стоимость билетов и европейское качество обслуживания и вы поймете, почему вскоре трибуны ралли-кросса стали ломиться от зрителей. Прошло немного времени, и новичком заинтересовалось телевидение, начав трансляции отдельных гонок чемпионата. И ралли-кросс наконец узнал значение магических слов — богатый спонсор.

Очень кстати оказалось и то обстоятельство, что ралли-кросс — в силу, кстати, своего происхождения — весьма неприхотлив. По затратам на проведение этапов он — едва ли не самое дешевое гоночное предприятие. Трасса, как вы уже знаете, предельно проста — нужно лишь найти относительно ровный и жесткий участок и, намесив бульдозером песка и грязи, создать любой рельеф нетвердого покрытия.

Но удобен ралли-кросс не только для организаторов. Широкая свобода пре-

доставлена и самим участникам. Первенство Европы всегда проводилось в двух категориях, называемых 1-й и 2-й дивизиями (чемпионами ежегодно становятся два пилота). В первую долгое время входили автомобили, соответствующие правилам ФИСА, для группы А с колесной формулой 4×2. Однако для них были оговорены довольно солидные отступления от регламентации группы. Вторая дивизия выглядела более пестро. Тут состязались монстры группы В, полноприводные группы А и прототипы всех мастей, созданные на базе серийных автомобилей. Здесь были разрешены практически любые переделки и усовершенствования, причем минимальный размер выпуска не оговаривался. Словом, для всевозможных Левшей и Кулибиных ралли-кросс оказался настоящей находкой.

Вольность технических требований и приток больших денег сделали победы в европейском чемпионате привилегией относительно богатых спортсменов. В последние годы на европейской арене первенствовали, быть может, не самые сильные, но наиболее чуткие до конъюнктуры пилоты. Так, финн Матти Аламяки одним из первых занял в своем гараже автомобиль группы В. В первенстве-87 «Лянча-Дельта-S4» принесла финну второе место. Она уступила лишь «маленькому титану» «Пежо-205T16». Хитрый Матти долго не раздумывал и уже в следующем сезоне, купив точно такую же машину «из-под» самого Канкунена, легко стал чемпионом.

Кроссовая система проведения заездов призвана насколько возможно демократизировать ралли-кросс, до последней минуты позволяя

гонщикам надеяться на выступление в главном финале. И все же именно автомобиль стал основным победным фактором в ралли-кроссе.

Еще один нюанс, лишний раз свидетельствующий о резком удорожании и повышении профессионального уровня этой гоночной дисциплины. Электрические чехлы, разогревающие покрышки для лучшего сцепления с дорогой, появились в ралли-кроссе несколько позже, чем в Ф1, но все же чуть раньше, чем в чемпионате мира по ралли.

Кроме всего прочего, ралли-кросс, ранее сильно страдавший от отсутствия внимания со стороны именитых людей, на гребне волны популярности машин группы В познакомился и с ними. Нередкими гостями на его «приемах» стали такие известные личности, как чемпионы мира Стиг Бломквист, Джонатан Памер и раллист Ги Фрекекен.

Тем волнительней было для всех так или иначе связанных с ралли-кроссом людей ожидание сезона 1993 года. Омологационный срок автомобилей группы В в спорте истек 31 декабря 1992-го. По вкусу ли придется зрителям меню чемпионата Европы без его коронного блюда? Если нет, тогда катастрофа. Принцип падающих друг за дружкой костяшек домино непременно погубит все нажитое: не придут зрители, заядут спонсоры, прекратятся телетрансляции, уйдут пилоты...

В сезоне-93 к участию в Европейском первенстве были допущены автомобили групп N (дивизия 1) и А. И что же? Вновь трибуны были заполнены, канал «Евроспорт» транслировал этапы, спонсоры были щедры

и доброжелательны, а в чемпионат пришли новые пилоты, принеся с собой новые гоночные конструкции.

Машины группы А незначительно различаются между собой, а группа N — это и вовсе практически серийные автомобили. Значит, водительское мастерство должно стать более весомым аргументом для победы.

Во второй дивизии, где стартуют машины группы А, победу в прошлом году праздновал бывший водитель автобуса с французского полуострова Бретань Жан-Люк Пейе, новичок европейского чемпионата. А главным козырем в его борьбе за титул стал уникальный «Ситроен-VX-4×4-Турбо».

Трудно поверить, но семейный седан VX, казалось, мало приспособленный к автогонкам, пройдя через руки самого Пейе и людей из местного филиала «Двойного шеврона», стал не только много мощнее заводского «Ситроена-ZX» для раллирейдов (650 л. с. против 350), но в чем-то может поспорить с болидом Ф1. По утверждению самого Пейе, 80 метров со старта его «Ситроен» пролетает быстрее.

Впрочем, совсем уж зеленым новичком ралли-кросса бретанца не назовешь. Пыль его VX соперники по французскому первенству глотали еще с 1987 года. Пейе трижды завоевывал национальный трофей. Причем в последний раз — два года назад — выиграл все 11 этапов национального чемпионата. Изредка он появлялся и на этапах Европервенства, где обставлял даже «зверюг» группы В. Так что его прошлогодний успех вполне закономерен. Хотя дорога к нему не была усеяна цветами.

В острейшей борьбе со

Главные действующие лица прошлогоднего чемпионата Европы в дивизии 2: «ситроены» Хансена и Пейе преследуют «Субару-Легаси» известного в прошлом раллиста шведа Пера Эклунда.

Период ренессанса ралли-кросса. «Форд-RS 200» и «MG-Мини-МетроB4».





Вплоть до 1987 года тон в европейском чемпионате задавали «Порше-911».

ный блок двигателя и запрещают изменять расположение мотора на шасси автомобиля, оставляя широчайшие возможности для форсировки. По сути, машины этой группы не что иное, как известные американские сток-кары. Так что нынешнее поколение ралли-кроссовой техники, «прописанной» в дивизии 2, располагает и полным приводом, и турбонаддувом, и электронным блоком управления мотором. Может статься, вскоре и 700 л.с. перестанут быть пределом для этих автомобилей.

Однако отцы ралли-кросса не забыли тех, ради ко-

шведом Кеннетом Хансеном, выступавшим также на «Ситроене», только модели ZX, Жан-Люк уступил два очка. Однако хитрая система классификации, при которой в зачет шли только семь лучших результатов, вывела француза на первое место с преимуществом в одно очко.

Нашедшие окончательное пристанище в частных и заводских музеях и коллекциях машины группы В напоследок наметили пути дальнейшей эволюции ралли-кросса. Чиновники из гоночных федераций благодаря им поняли-таки, что на самом деле прельщает зрителя: агрессивные автомоби-

ли, огромные мощности и высокие скорости. Учитывая достаточно высокий уровень безопасности ралли-кросса, такой тенденции стоит только потакать. Потому и группа А, застолбившая вторую дивизию европейского чемпионата, называется так чисто номинально. Правила предписывают лишь серий-

В нашей стране ралли-кросс почти неизвестен.

Едва ли не единственным местом проведения подобных соревнований на территории бывшего СССР была эстонская Вазалемма.



ВНИМАНИЕ, КОНКУРС!

го, собственно, этот вид спорта создавался — бедняков-энтузиастов. К двум существующим дивизиям в 1993 году прибавилась еще одна: автомобили группы N с приводом на два колеса и объемом двигателя не более 1,4 литра.

Не правда ли, группа эта будто создана специально для русских гонщиков? Тем более удивительно, что дебют наших спортсменов состоится в нынешнем сезоне во второй дивизии. Александру Ерофееву и Владимиру Макарову — уфимским гонщикам, хорошо выступившим в прошлогоднем первенстве Европы по автокроссу, не позавидуешь: в ралли-кроссе им придется ох как нелегко. Если в кроссе команде «Новый» противостояли, пожалуй, лишь двое серьезных соперников, в более престижном чемпионате их будет гораздо больше. Чтобы не выглядеть на европейской арене мальчишками для битвы, уфимцам и их французским партнерам из фирмы Клода Курьена придется изрядно попотеть. Одна только мощность мотора «Рено-21-Турбо-Куадра» Ерофеева и Макарова должна быть увеличена минимум в полтора раза. Но все это детали. Гораздо важнее то, что команда Новоуфимского нефтеперерабатывающего завода выбрала верный путь проникновения в высший свет мирового гоночного общества.

И все же, несмотря на достигнутую в последнее время известность, ралли-кросс еще не избавился от целого комплекса проблем. Ведь его популярность высока лишь в некоторых европейских странах — во Франции, Англии, а также в Скандинавии. Но эта дисциплина почти неизвестна во многих других.

Тем не менее можно считать, что ралли-кросс добился-таки желаемого. Теперь остается расширять свои владения. И всерьез задуматься о мировой славе. Почему бы и нет?

М. МЕДВЕДЕВ

Дорогие читатели! Фирма АСПАС вместе с журналом «АМС—Автомотоспорт» и газетой «Авто-Ревю» предлагает вам принять участие в конкурсе «Гран-при» на лучшие авторские материалы по темам, связанным с командами и гонщиками формулы 1.

Конкурс, подобно чемпионату мира, будет состоять из шестнадцати этапов-тем. Причем оценивать ваши статьи мы будем по системе, принятой в Ф1.

Телевизионная программа «Алекс Рэйсинг», выходящая в эфир по понедельникам по каналу НТВ, постоянно будет рассказывать о ходе конкурса.

Ваши работы рассмотрит компетентное жюри, а по лучшим из них могут быть сделаны авторские программы «Алекс Рэйсинг» и подготовлены статьи в АМС и «Авто-Ревю».

Лучшие материалы по каждой из тем будут премированы большим количеством призов, которые учреждают наши партнеры и спонсоры программы «Алекс Рэйсинг».

Среди наград подшивки предыдущих лет, подписка на 1994-95 годы журнала АМС и газеты «Авто-Ревю», видеокопии программы «Алекс Рэйсинг» 1992-93 годов и многое другое.

Трех призеров конкурса ждет Гран-при, учрежденный А/О «Шелл Нефть» — посещение одного из этапов чемпионата мира формулы 1 1994 года.

Мы приглашаем людей, которые много знают о формуле 1. Не упустите свой шанс.

1 тема, материалы по которой мы ждем от Вас до 28 марта — Ален Прост

2 тема — команда «Вильямс» — до 4 апреля

3 тема — Айртон Сенна — до 11 апреля

4 тема — команда «Мак-Ларен» — до 18 апреля

5 тема — Нельсон Пике — до 25 апреля

6 тема — команда «Лотос» — до 2 мая

7 тема — Ники Лауда — до 9 мая

8 тема — команда «Феррари» — до 16 мая

9 тема — Джеки Стюарт — до 23 мая

10 тема — команда «Брэбхэм» — до 30 мая

11 тема — Эмерсон Фиттипальди — до 6 июня

12 тема — команда «Тиррел» — до 13 июня

13 тема — Йохен Риндт, Марио Андретти, Джеймс Хант, Алан Джонс — до 20 июня

14 тема — команда «Марч» — до 27 июня

15 тема — Йоди Шектер, Кеке Росберг, Найджел Мэнселл — до 4 июля

16 тема — команда «Бенеттон» — до 11 июля

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

Имею возможность продать журналы АМС №№ 1—90, 1—6—92, 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 11—12—93, 1—4—94. Тел.: (095) 459-45-57 (с 19 до 24). Алексей.

КУПЛЮ книги: «Текущий ремонт тракторов МТЗ - 80/82» и «Тракторы МТЗ-100 и МТЗ-102». Адрес: Мученику В., а/я 8, г. Бауска-1, Латвия, ЛВ-3901.

КУПЛЮ каталог для коллекционеров моделей автомобилей. Адрес: 662620, Хакасия, г. Черногоorsk, ул. Герцена, д. 47, кв. 1. Цепкову В.В.

КУПЛЮ журналы АМС 1, 2, 3—90, 3, 4—91, 5—92. Адрес: 425222, Республика Марий-Эл, Медведевский р-н, с. Кузнецово, ул. Юбилейная, д. 9, кв. 10. Соснину Евгению.

КУПЛЮ каталоги и описание старых мотоциклов и автомобилей (1930—1960 гг.) иностранного и отечественного производства. Адрес: 211413, г. Полоцк-13, а/я 15. Смирнову Олегу.

ПРОДАЮ мотоцикл НСУ—351 ОСЛ (Германия, 1938 г.) за 500 \$. Двигатель одноцилиндровый, 4-х тактный, верхнеклапанный. Мотоцикл снимался в кинофильмах. Тел. в Твери: (082 22) 9-48-57.

ИЗГОТОВЛЮ поршни и кольца для спортивных двигателей ЧеЗет-516, ММВЗ (со смещенными бобышками); спортивное сцепление для мопедов. Адрес: 353243, Краснодарский край, Северский р-н, п. Черноморский, ул. Кавказская, д. 4, кв. 17. Мищенко.

КУПЛЮ журналы МОТО 1, 2—91, 2—6—92, 1, 2, 6—93. Варианты способов пересылки и оплаты прошу направлять по адресу: 627740, Тюменская обл., п. Советский, ул. Киевская, д. 13, кв. 12. Фоминых С.В.

МЕНЯЮ журналы ЗА РУЛЕМ № 1—6—92 и 1—12—93, АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ США № 1—6—92, № 1—3—93 на журналы АМС 1990—92 гг. Собираю сведения о командах и пилотах Ф1. Адрес: 660035, г. Красноярск, ул. Мира, д. 8, кв. 4. Пехотин И.А.

ПРОДАЮ «Урал-соло-650» модель ИМЗ-8.123, черного цвета. Укомплектован ветровым щитком, дугами безопасности. Адрес: 640020, г. Курган, ул. Красина, д. 48, кв. 13. Смирнов А.Г.

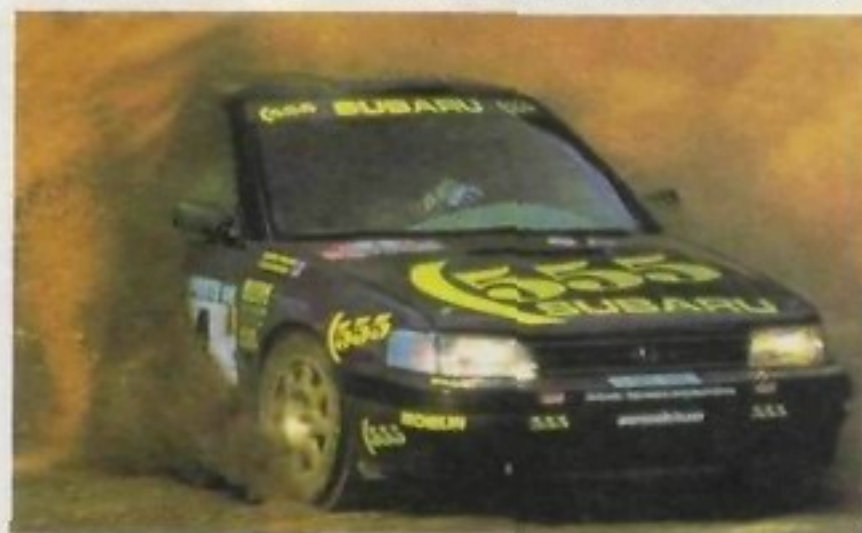
ПРОДАЮ мотоцикл HONDA CBR 600, 900 (1994 г., 1 год гарантии, зап. части). Тел.: (095) 548-65-80. Валерий.

ПРОДАЮ мотоцикл ИЖ-Планета-5 с коляской (1993 г., пробег 8 тыс. км, требует косметического ремонта, низкая цена); лодочный мотор «Вихрь-25». Адрес: 650055, г. Кемерово, ул. Пролетарская, д. 15, кв. 57. Кобитев Р. Е.

КУПЛЮ АВТОКАТАЛОГ-93 за любую цену. КУПЛЮ любые модели-копии отечественных и импортных автомобилей (М 1:43, 1:85) или меняю на журналы МОТО за 1993 год и АМС (два журнала за одну модель). Адрес: 658000, Алтайский край, р.п. Тальменка, ул. Залесовская, д. 91, кв. 10. Гребнев В. В.

КУПЛЮ журнал АМС 7—12—93 г. по 3000 руб. за номер. Адрес: 682640, Хабаровский край, г. Амурск, пр-кт Октябрьский, д. 21а, кв. 64. Мельников В. В.

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



Восемь лет, восемь месяцев и двадцать три дня — такой бесконечно долгий срок экс-чемпион мира Ари Ватанен не поднимался на высшую ступеньку пьедестала почета классического ралли. В последний раз «летающий финн» праздновал успех в феврале 1985 года в Швеции. Потом он попал в аварию в Аргентине, больше года восстанавливался, а когда вернулся, места в сильных заводских командах оказались заняты.

С тех пор Ари, хотя и побеждал в африканском марафоне «Париж — Дакар» и американской горной гонке «Пайкс-Пик», он ни разу не сумел выиграть полноценное ралли европейского типа. И вот наконец долгая «безвыигрышная» серия завершилась: осенью прошлого года Ватанен вышел победителем ралли «Гонконг — Пекин».

Состязания стартовали 23 октября от Океанского вокзала Гонконга и через неделю, 3728 километров и 27 спецучастков финишировали на площади Тяньаньмэнь в столице Китая. Бесспорным фаворитом была за-

водская команда «Субару». Экипажи трех «легаси» возглавляли Ватанен, шотландец Колин Мак-Рей и новозеландец «Поссум» Берн. Единственный, кто мог попытаться составить им конкуренцию, — Кенджино Шинозука, победитель двух этапов чемпионата мира и герой ралли-рейдов. Но сделать этого японец, выступавший за команду с длиннейшим названием «Эйша Пасифик Мицубиси Лансер Дилер Тим» с новым штурманом, финном Пентти Кууккалой, так и не сумел.

Большую часть дистанции лидировал Ватанен, лишь в конце третьего дня возникли сомнения в его победе — что-то неладное стало твориться с электрооборудованием. Помог экс-чемпиону мира товарищ по команде: Мак-Рей остановился у заставшей на обочине «Легаси» лидера, и общими усилиями им удалось устранить неисправность.

«Я очень рад за Ари, — сказал после финиша Мак-Рей. — Он хороший товарищ и опасный соперник, но здесь, в Китае, нам удалась отличная командная гонка».

РАЛЛИ «ГОНКОНГ — ПЕКИН», 23—29 ОКТЯБРЯ

1. А. Ватанен/Б. Бергунд (SF/S) — 5:13,40; 2. К. Мак-Рей/Д. Рингер (GB) — 0,19; 3. П. Берн/Т. Сиркомб (NZ, все — «Субару-Легаси-4WD») — 3,19; 4. К. Шинозука/П. Кууккала (J/SF, «Мицубиси-Лансер-Эволюшн») — 19,52; 5. М. Лью/С. Холдейн (HK/NZ, «Субару-Вивион») — 51,13.



КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ ИТАЛИИ ПО ГОНКАМ НА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ

Итоговый результат: 1. Р. Равалья (I, БМВ-318i) — 233 очка; 2. Ф. Джованарди (I, «Пежо-405 Mi16») — 226; 3. Г. Таркуини (I, «Альфа-Ромео-155Ts») — 207; 4. Г. Эйла (GB, «Пежо-405 Mi16») — 180; 5. Д. Секотто (YV, БМВ-318i) — 159; 6. Т. Видали (I, «Альфа-Ромео-155Ts») — 91; 7. А. Бургшталлер (D, БМВ-318i) — 89; 8. А. Феррари (I, «Пежо-405 Mi16») — 67; 9. Д. Морбиделли (I, «Альфа-Ромео-155Ts») — 58; 10. Ф. Сальварани (I, БМВ-318i) — 55.

ЧЕМПИОНАТ ВЕЛИКОБРИТАНИИ ПО ГОНКАМ НА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ

Итоговый результат: 1. И. Винкельхок (D, БМВ-318i) — 163; 2. С. Соупер (GB, БМВ-318i) — 150; 3. П. Радисич (NZ, «Форд-Мондео Si») — 110; 4. Д. Клеленд (GB, «Воксхолл-Кавальер-16V») — 102; 5. Дж. Бейли (GB, «Тойота-Карина-Е-GTi») — 88; 6. К. Одор (GB, «Ниссан-Примера-Е-GTi») — 82; 7. У. Хой (GB, «Тойота-Карина-Е-GTi») — 79; 8. Д. Лесли (GB, «Воксхолл-Кавальер-16V») — 72; 9. Д. Аллам (GB, «Воксхолл-Кавальер-16V») — 67; 10. А. Меню (CH, «Рено-19-Шамад 16V») — 58.

ЧЕМПИОНАТ ФРАНЦИИ ПО ГОНКАМ НА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ

Итоговый результат: 1. Ф. Биела (D, «Ауди-80-Кваттро») — 216; 2. Л. Аелло (F, БМВ-320i) — 153; 3. М. Сур (F, «Ауди-80-Кваттро») — 140; 4. К. Бушю (F, «Пежо-405 Mi16») — 131; 5. Ж.-П. Мальше (F, БМВ-320i) — 123; 6. Ф. Гаш (F, «Альфа-Ромео-155») — 101; 7. Р. Морено (BR, «Альфа-Ромео-155») — 95; 8. А. Кудини (F, «Опель-Вектра») — 75; 9. Я. Дальма (F, «Пежо-405 Mi16») — 68; 10. Ж.-П. Жабуй (F, «Пежо-405 Mi16») — 52.

ЧЕМПИОНАТ ГЕРМАНИИ ПО ГОНКАМ НА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ

Итоговый результат: 1. Н. Ларини (I, «Альфа-Ромео-155 V6Ti») — 261; 2. Р. Аш (D, «Мерседес-Бенц-190E 2.5-16») — 204; 3. Б. Шнайдер (D, «Мерседес-Бенц-190E 2.5-16») — 172; 4. К. Людвиг (D, «Мерседес-Бенц-190E 2.5-16») — 171; 5. К. Даннер (D, «Альфа-Ромео-155 V6Ti») — 161; 6. К. Тийм (DK, «Мерседес-Бенц 190E-2.5-16») — 138; 7. Дж. Франча (I, «Альфа-Ромео-155 V6Ti») — 127; 8. А. Наннини (I, «Альфа-Ромео-155 V6Ti») — 121; 9. Й. ван Оммен (DK, «Мерседес-Бенц-190E 2.5-16») — 80; 10. Э. Лор (D, «Мерседес-Бенц-190E 2.5-16») — 43.

ФОРМУЛА 3000

ЧЕМПИОНАТ ЯПОНИИ

Итоговый результат: 1. К. Хосино (J) — 32 очка; 2. Э. Эрвин (GB, оба — «Лола-T92/50-Муген») — 32; 3. Р. Чивер (USA, «Рейнард-93D-Муген») — 31; 4. М. Апицелла (I, «Доум-F103i-Муген») — 23; 5. Т. Сузуки (J, «Лола-T93/50B-Косворт») — 22; 6. Т. Даниэльссон (S, «Лола-T92/50-Косворт») — 19; 7—8. М. Мартини (I, «Лола-T93/50-Муген») и Э. Гилберт-Скотт (GB, «Лола-T92/50-Муген») — по 10; 9. Х.-Х. Френтцен (D, «Лола-T93/50-Муген») — 7; 10. М. Кагеяма (J, «Рейнард-93D-Муген») — 7.

«ФОРМУЛА «ИНДИ-ЛАЙТС»

ЧЕМПИОНАТ «ФАЙРСТОУН-ИНДИ-ЛАЙТС»

Итоговый результат: 1. Б. Херта (USA) — 212 очков; 2. Ф. Фреон (F) — 122; 3. С. Робертсон (GB) — 107; 4. П. Матош

Маркку АЛЕН

Четверо финнов семь раз становились чемпионами мира по ралли. Среди них нет имени Маркку Алена. И тем не менее в самой Финляндии этот молчаливый, неулыбчивый человек пользуется отнюдь не меньшей популярностью. Еще бы, ведь именно ему удалось шесть раз выигрывать ралли "1000 озер". А это считается в Суоми высшей раллийной доблестью.

Между тем, еще в 1978 году Маркку стал лучшим водителем мира, выиграв Кубок ФИА для пилотов. На следующий год Кубок получил статус чемпионата мира, но Алену уже не удавалось побеждать в этих состязаниях. Он дважды становился вице-чемпионом, трижды выигрывал бронзовый венок, однако примерить корону чемпиона Маркку так и не удалось.

Последнюю из своих 19 побед в раллийных Гран-при Ален одержал почти шесть лет назад на осенних проселках Британии. С тех пор Маркку сменил "Лянчу" на "Субару", потом на "Тойоту", но без особого успеха. Однако лучший, как считают большинство его земляков, из "летающих финнов" в свои 43 года не унывает: "Впереди у меня куча времени, и я еще обязательно буду первым на финише".

