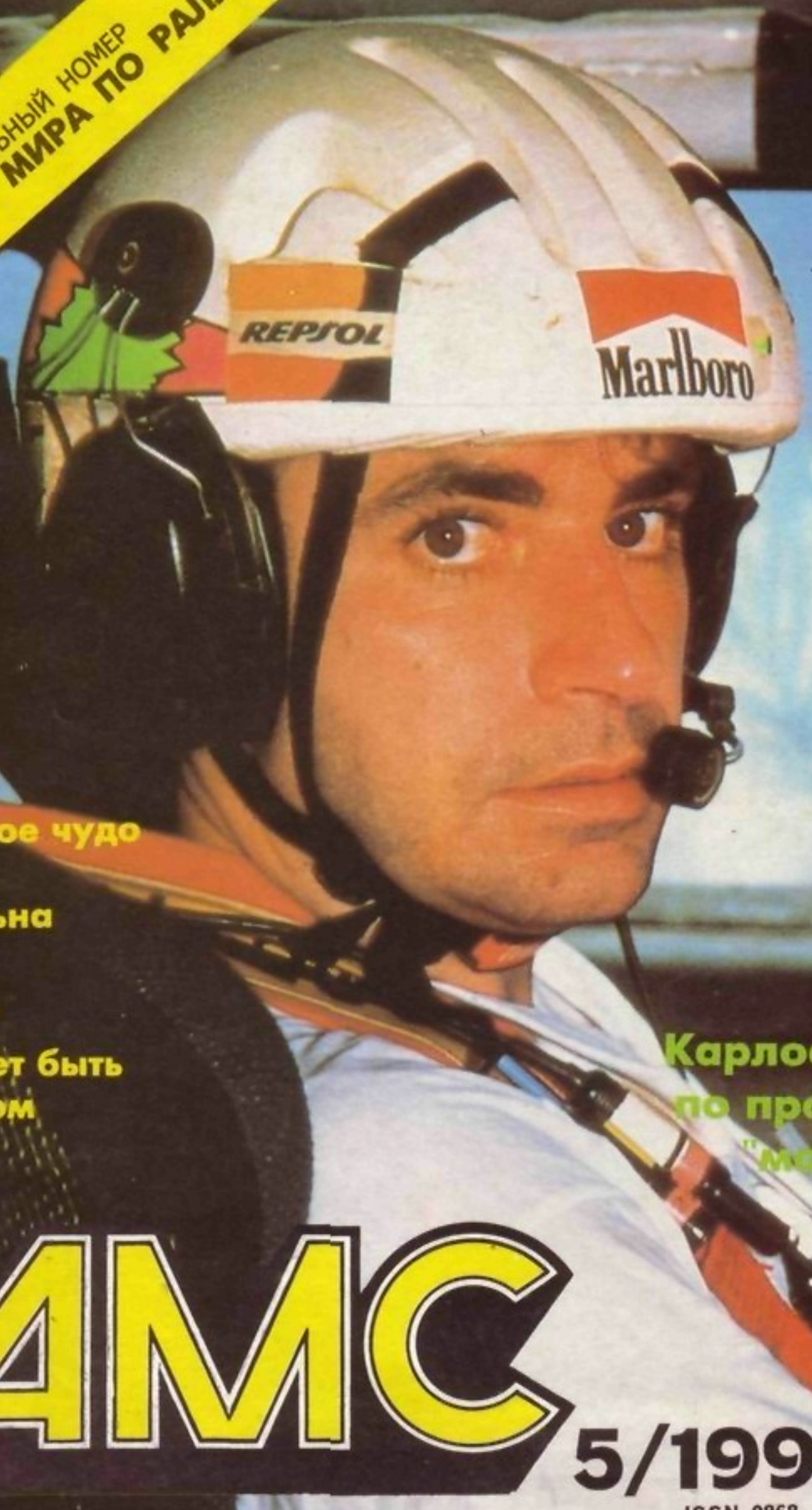


СПЕЦИАЛЬНЫЙ НОМЕР
ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ



Японское чудо
родом
из Кельна

"Форд"
не хочет быть
эскортом

Карлос Сайнс
по прозвищу
"матадор"

АМС

5/1994

ISSN 0868—5193



ДОН КАРЛОС ПОДХОДИТ



К ТРЕТЬЕЙ ЛУНКЕ

Пресс-центр 20-го ралли «Винью ду Порту» напоминал готовый взорваться котел. Местные и, особенно, испанские журналисты, которых — благо граница рядом — понаехало порядком, были возбуждены до предела. Коллеги из других стран поминутно спрашивали взволнованных испанцев: «Что это за парень, откуда? Как правильно произносится его фамилия — Сайнс, Зайнс, Сайнс?» И те в ответ важно надували щеки: «Это вы о сеньоре Карлосе Сайнсе? Прекрасный боец! Ему еще нет 25-ти, и он пока только двукратный вице-чемпион Испании по ралли. Но мы называем Сайнса «эль матадор» — за отвагу, с которой бросается он в битву. Между прочим, родился Карлос 12 апреля, в годовщину первого полета человека в космос. Так что быть ему «звездой». Вот увидите, скоро все будут величать этого парня не иначе как дон Карлос».

Увы, дебютант мировых ралли не сумел удержать лидерство, столь неожиданно захваченное им на первом спецучастке Португальского ралли 1987 года. Он выиграл еще один СУ, но уже на седьмом допе отказал турбокомпрессор «Форда-Сиерры-RS-Косворт». Так что первой победы своего раллиста в чемпионате мира испанцам предстояло ждать еще три с лишним года.

А вот прозвища остались. До сих пор, несмотря на то, что Сайнс вовсе не разделяет кровожадного пристрастия большинства своих земляков к корриде, а весь облик жизнерадостного, улыбчивого крепыша нисколько не напоминает трагический образ шиллеровского героя, испанца то и дело называют «матадором» и «доном Карлосом». Впрочем, некоторые основания для этого, как мы увидим дальше, все же имеются.

Гоночная карьера Сайнса началась в 1980 году. 18-летним сел он за руль малыша «ФИАТа-Панды», затем сменил его на чуть больший «Рено-5TS» и через два года стал чемпионом Кастилии по ралли. В то время непрекращаемыми авторитетами в этой дисциплине автоспорта были северяне — финны и шведы, которых иногда называли «летучими», а иногда — сумасшедшими.

Безумная отвага и отточенная техника езды скандинавов произвели на молодого мадридца неизгладимое впечатление и, возможно, да-



же на некоторое время поколебали его уверенность в правильности выбранного пути. Во всяком случае в 1983 году Карлос пересел за руль гоночного автомобиля. Смена «оружия» тут же принесла успех. Выиграв состязания «Малборо Челлендж», Сайнс попал на «Фестиваль формулы «Форд» в Брандс Хэтч.

Но этот эпизод остался, если можно так выразиться, минутной слабостью испанца. Уже со следующего сезона он полностью сосредоточился на ралли и, если и изменял своей спортивной профессии, то лишь вооружившись теннисной ракеткой или клюшкой для гольфа.

А выбрав ралли, Карлос

выбрал и соперников. Настоящий матадор, если хочет оставаться в живых, должен досконально изучить поведение быка. И Сайнс с этого момента стал внимательно приглядываться к манере скандинавов, перенимая все лучшее из их арсенала. Так, особое значение финны всегда придавали первому допу, считая,

Выше всех других своих успехов Карлос Сайнс ставит две победы в ралли британского Королевского автоклуба.

что хорошее начало — половина успеха. И теперь на тренировках Карлос посвящал стартовому СУ вдвое больше времени, чем остальным.

Результат не замедлил сказаться — дважды подряд Сайнс на «Рено» финиширует вторым в чемпионате Испании. Дальнейший рост требовал новой машины, и Карлос, пользуясь поддержкой «Филип Моррис», сел за руль «Форда-Сиерры-RS-Косворт».

На этом эпизоде стоит, пожалуй, остановиться подробнее. Именно тогда, в 1987-м на страницах газет и журналов появилось прозвище «эль матадор». Однако очень скоро наиболее penetrantные из тех, кто дал себе труд внимательнее приглядеться к испанцу, заметили, что если и сравнивать с кем-то Сайнса, то не с увешанным побрякушками блестящим кабаньего с красной тряпкой в руках. Карлос гораздо больше напоминал хладнокровного и умелого игрока в гольф, умно распределившего силы в марафоне, длящемся десятки часов.

Первой целью было чемпионское звание, и Сайнс шел к ней уверенно и неуклонно, с каждым годом поднимаясь все выше в мировой иерархии. «Карлос едет все лучше и лучше с каждой гонкой, — сказал про него в конце 1987 года двукратный чемпион мира Юха Канккунен. — Он не только необычайно быстр, но и умеет бороться».

Интересно, что уже тогда Сайнс одинаково хорошо справлялся с серпантинами Корсики, пыльными ваннами Португалии, асфальтом «Сан-Ремо», бесконечными трамплинами «Тысячи озер» и рас-

кисшими британскими проселками. Мало того, кастилец проявил недюжинный талант бизнесмена. Помимо «Малборо», он сумел приворожить испанскую нефтяную компанию «Репсол», чем на годы вперед обеспечил себе безбедное существование в изменчивом море автоспорта.

Финансовая независимость и очевидные спортивные успехи привели его наконец в команду, которая оспаривала мировую раллийную корону. В 1989 году Сайнс стал пилотом «Тойота Тим Юроп». Причем если в «Форде», который заднеприводной «Сиеррой» скорее лишь обозначал свое присутствие в чемпионате мира, спрос с Карлоса был небольшой — места в десятке, шестерке, пятерке, — то Уве Андерссон

требовал с пилотов по самому большому счету. Да еще и коллегами Сайнса по команде оказались те самые северяне, у которых он когда-то учился.

Насколько хорошо усвоил испанец скандинавскую науку, он продемонстрировал всем немедленно, в том же сезоне, увезя бронзовые венки «Тысячи озер» и «Сан-Ремо» и серебряный — «RAC-Ралли». А еще через год Испания чествовала первого своего чемпиона по автоспорту, «Тойота» же могла начинать рекламную кампанию под лозунгом «Селика» — самый быстрый и надежный серийный автомобиль в мире».

Итак, с первой своей «лункой» гольфист Сайнс справился, можно сказать, с двух ударов, став чемпионом

мира на второй год пребывания в «Тойоте». В 1992 году он свой успех повторил, выиграв в общей сложности 13 этапов мирового первенства. При этом кастильцу удалось добыть своеобразный «раллийный Большой шлем» — «Монте-Карло», «Акрополис», «Сафари», «Тысяча озер» и RAC. Такое за всю историю мировых чемпионатов оказалось по плечу только одному из его предшественников и современников — Ари Ватанену.

И вот, когда казалось, что «матадор» достиг вершины славы, судьбе было угодно сбросить его с пьедестала, напомнив драматический смысл второго прозвища испанца — «дон Карлос».

Началось все как будто с пустяка — в середине 1992



Знакомство с «Лянчей» было самым большим разочарованием в карьере двукратного чемпиона мира.

Начало сезона-90. Скромный испанец и супер-команда «Лянчи» — Массимо Биазон, Дидье Ориоль, Юха Канккунен.



года фирма «Кастроль» решила стать спонсором одной из команд в чемпионате мира по ралли. К вящему удовольствию Уве Андерссона выбор нефтяных королей в конце концов пал на его «Тойоту Тим Юроп». А вот Сайнса такой оборот событий поставил перед трудным выбором — либо уйти из команды, либо отказаться от личного спонсора, ведь «Репсол» и «Кастроль» — конкуренты. В итоге испанец выбрал первое, объявив о своем переходе в «Лянчу». И все бы было ничего: как-никак «Дельта-Интеграле-16V» по праву считалась лучшей раллийной машиной последнего десятилетия, а бригада туринских механиков — непревзойденными мастерами своего дела. Как вдруг — со дня «развода» Сайнса с «Тойотой» не прошло еще и месяца — итальянцы объявили о том, что заводская команда «Лянчи» прекращает свое участие в чемпионате мира.

Первым понял, что это означает, сам Карлос Сайнс. Частная «Джолли Клуб», которая на протяжении многих лет была своеобразным «фарм-клубом» туринской фирмы, без мощной заводской поддержки, конечно же,

не могла обеспечить испанцу ни технического обслуживания, ни инженерного обеспечения на чемпионском уровне. Оставалось одно — сжав зубы, постараться компенсировать материальное неравенство мастерством.

«Дон Карлос», подобно герою Шиллера, в одночасье лишившемуся испанской короны, сделал все что мог. О его возможностях красноречиво говорят вторые места в Греции и Италии. Еще дважды — на Корсике и среди изумрудных пастбищ Новой Зеландии (где он трижды до этого выигрывал) Сайнс сумел финишировать четвертым. Но сделать больше было, очевидно, уже свыше человеческих сил. «Наш менеджер Клаудио Бортолетто весь сезон обещал мне, что «Лянча» вот-вот поедет как следует, — признался теперь уже экс-чемпион мира в конце сезона. — Но дело сдвинулось с мертвой точки только в Сан-Ремо, когда было уже слишком поздно. Не оказалось главного — постоянной, ежедневной инженерной поддержки. За руль нового автомобиля я садился очень редко, в большинстве случаев пользуясь старыми машинами и агрегатами».

Между прочим, в Сан-Ремо «матадор» стартовал на последнем экземпляре «Дельты», вышедшем из ворот «Абарта». Завод, где родились знаменитые раллийные ФИАТы моделей «124-Спайдер», «131-Абарт», «Лянча-Бета-Монте-Карло», S4 и многие другие спортивные и гоночные машины, прекратил производство автомобилей для ралли. Но и на этой «Дельте» «дон Карлос» так и не сумел обойти частный «Форд-Эскорт-RS-Косворт» Джанфранко Кунико.

Какая драматическая развязка в замечательной карьере, не правда ли? Тут и матадор, на мгновение потерявший из виду смертоносные рога, и наследник престола, упустивший королевский трон...

Но сам Карлос как будто смеется над теми, кто стремится представить его романтическим героем. Он вернулся домой из Аяччо, где проиграл победителю «Тур де Корс» почти четыре минуты, ...счастливым человеком. Еще бы — жена Рейес родила ему очаровательную дочурку Бланку. «Кто-то говорит, что год этот для меня неудачный. Чушь! — восклицает испанец, хитро улыбаясь. —

Посмотрели бы вы на нас — наша семья абсолютно счастлива».

Что же касается спортивных неудач... Просто «вторая лунка» оказалась на редкость упрямой — в гольфе это бывает. И Карлос Сайнс с присущими ему терпением и обстоятельностью начал очередную тур своей игры, заключив минувшей осенью контракт с английской командой «Продрайв». Здесь, кстати, опять сказался совсем не романтический прагматизм кастильца. Несколько месяцев он выбирал — «Форд» или «Субару» — и в конце концов остановился на машине японской марки: ведь «Форд» использует масла «Мобил 1».

«Этот сезон не был фантастическим, — говорил Карлос журналистам на пресс-конференции сразу после подписания контракта. — Но я работал в новой команде, с новыми механиками и встретил нескольких прекрасных людей. К тому же прошедший сезон научил меня тому, о чем я раньше не имел представления. Уверен, все это очень поможет мне в новой попытке достичь вершины».

А. МЕЛЬНИК

Среди людей, так или иначе связанных с мировым чемпионатом по ралли, все большей популярностью пользуется такая шутка: «Что необходимо сделать для поднятия интереса к первенству? Надо, чтобы Юха Канккунен выступал вне зачета».

Шутки шутками, но, благодаря двум своим впечатляющим рекордам (по числу побед в этапах чемпионата и по количеству высших титулов), а также свойственному финнам хладнокровию, Юха, похоже, начинает действовать на своих соперников гипнотически.

Скажите, чем иным можно объяснить настоящую панику, в которую ударился по окончании «Португальского ралли» один из главных конкурентов Канккунена Франсуа Делекура?

— «Форд» и мы с Мики (Биазоном) можем теперь забыть о чемпионстве в нынешнем сезоне, — печально пророчествовал француз после победы финна и собственного схода.

— Отправьте меня в Африку на «Сафари», — с упорством, граничащим с отчаянием, убеждал он боссов «Форда», которые не планировали участие в гонках в Кении. — Я понимаю, что для этого нужна собственная машина, но я и на обычной потихоньку доеду третьим. Иначе Канккунен оторвется так далеко, что его уже никогда не догонишь!

Француза пытались урезонить хозяева команды. Дескать, машина — не главное. Нужны еще пункты сервиса, вертолет и хотя бы минимум тренировок, а до старта — месяц.

Слов нет, поражение Делекура в Португалии обидно. Но чемпионат-то только начался и каких либо объективных причин для переполоха в стане «Форда», пожалуй, нет. Тот же Франсуа выиграл «Монте-Карло» да и на втором этапе стартовал как ракета. Из 11 допов первого дня он победил в восьми, опередив Канккунена на четыре секунды. А если бы не поломка трансмиссии на СУ-9, когда ему пришлось финишировать с двумя ведущими колесами,



ШУТКИ— В СТОРОНУ

то его преимущество измерялось бы десятками секунд.

И, очевидно, сам француз очень рассчитывал на серьезный задел после первого дня. Ведь гонка проходила сплошь по асфальту. В отличие от большей части остальной дистанции, проложенной по грунтовым дорогам, где, как известно, Канккунен спуску не дает.

Увы, сойтись в поединке с Юхой на «чужом поле» Делекуру было не суждено. Чтобы порадовать болельщиков, организаторы устроили первый же доп второго дня на трассе ралли-кросса в Лусаде. Стартовали там сразу два автомобиля. Причем по ходу гонки они менялись дорожками так же, как, ска-

жем, спортсмены в конькобежных состязаниях.

Дистанция — всего каких-нибудь три километра, но и их хватило, чтобы у «Форда» Делекура вышел из строя клапанный механизм. Любопытно, что именно тут, в Лусаде, два года назад Франсуа также распростился с лидерством в гонке — тогда треснул блок цилиндров. Похоже, эта португальская деревенька становится для французского участника таким же заколдованным местом, как холм Туриньи на «Монте-Карло».

Между тем неудача Делекура вывела вперед Канккунена. Впрочем, тогда его лидерство выглядело довольно формальным — в секунде был Биазон. Но уже после финиша второго дня...

— Знаете, это ралли скроено будто специально для Мики. Он очень быстр здесь, — вещал со своего Олимпа Юха, отыграв у «быстрого» Биазона 26 секунд.

Ей богу, кажется, соперники Канккунена едут так скоро, как могут, а сам Юха ровно настолько прищипывает свою «Тойоту», сколько требуется для общей победы. Судите сами. После схода Делекура участникам предстояло пройти еще 24 СУ. Отрыв Канккунена, например от товарища по команде — Дидье Ориоля, составлял 54 секунды. Кстати, сам француз терпелся в догадках, как умудрится он столько проиграть в первый день. Как бы там ни было, но после неудачи Делекура Дидье понесся сломя го-

лову. Он выиграл десять допов и все-таки проиграл на финише 40 секунд. Юха же одержал только шесть побед. Причем одну разделил с Биазоном.

Кстати, впечатляющий бенефис Ориоля на второй части дистанции, видимо, развеял и упорные слухи о том, что шеф «Тойоты» Уве Андерссон особенно благоволил к финну. Судя по прыти Дидье, никаких указаний попридержать лошадей он не получал.

Однако окружающие все никак не могут до конца поверить в то, что Канккунен кушет победы собственными руками. Вот и на пресс-конференции в Эшториле в который раз Юхе намекнули, что в его успехах слишком велика доля удачи. С присущим спокойствием финн вежливо ответил: «Чтобы выигрывать, одной фортуны недостаточно».

И тем не менее досужие домыслы и слухи о легких победах, похоже, заботят-таки внешне невозмутимого блондина. Особенно печалят Юху разговоры о его, якобы, неумении ездить по асфальту. Потому, видимо, после финиша «Португальского ралли» он заявил, что собирается выступить в «Тур де Корс». Даже несмотря на то, что «Тойота» пока планирует выставить на Корсике только три экипажа — Ориоля, Шатрио и Агини.

Если все же Юхе удастся уломать своих хозяев, то французский этап, целиком проходящий по асфальтовым дорогам, обещает стать, пожалуй, самым интересным в программе нынешнего первенства.

Именно здесь, судя по заявлениям Делекура и Биазона, собирается дать «Тойоте» настоящий бой команда «Форда». Тут рассчитывает «выстрелить» и Карлос Сайнс на новой для себя «Субару»:

— После «Монте-Карло» мне кажется, я понял, как надо ехать на «Импрезе» по асфальту, — говорит испанец. — В Португалии появилась ясность с поведением машины на грунте. Так что на Корсике я буду всерьез биться за победу.

Видимо, среди фаворитов чемпионата мира маловато тех, кто готов от души посмеяться над самой популярной шуткой сезона.

С. НЕЧАЮК



АРИ ПЛЮС ФАБРИЦИЯ

Накануне нынешнего сезона чемпион мира 1981 года Ари Ватанен оказался в незавидной ситуации. Шеф команды «Продрайв», представляющей интересы «Субару», Дейвид Ричардс, который обещал финну участие в ралли «Тысяча озер», а также в чемпионате Азии и Океании, неожиданно пошел на попятный. Он оставил за Ари только соревнования в Финляндии.

Сам Ватанен полагал, что заслуживает большего после сезона-93, отмеченного его вторым местом в «Тысяче озер». Так финну пришлось взять в руки посох странника и отправиться на поиски другой «конюшни». Они привели его в Германию к Конраду Шмидту, владельцу частной команды, известной прежде подготовкой к соревнованиям машин «Фольксваген» и «Ауди». Кстати, на его автомобиле в свое время дебютировал Армин Шварц.

В нынешнем году Шмидт решил атаковать сразу на нескольких фронтах: он сотрудничает с «Симтеком» в формуле 1, готовит «Ауди-80» Хансу Штуку и Патрику Бермхардту для кольцевых гонок и, наконец, свою деятельность в чемпионате мира по ралли он решил связать с Ватаненом.

В руки Ари Шмидт вручил руль «Форд-Эскорта», предложив стартовать в четырех гонках мирового первенства (Греция, Новая Зеландия, Финляндия и Великобритания), а также в чемпионате Азии и Океании (Индонезия, Австралия, Гонконг — Пекин).

Но главный сюрприз преподнес сам Ватанен. После того как его постоянный штурман Бруно Берглунд решил закончить выступления, финн выбрал себе в напарники Фабрицию Понс — прежнюю партнершу французейки Мишель Мутон.

Говорят, что 42-летний Ватанен относится к своему новому этапу в спортивной карьере с юношеским энтузиазмом.

2 этап

Ралли Португалия

1—4 марта, 2214/572 км, 36 спецучастков

1. Ю.Канккунен/Н.Грист SF/GB	Toyota Celica Turbo 4WD	A	6:20.59
2. Д.Ориоль/Б.Оселии F	Toyota Celica Turbo 4WD	A	—0.40
3. М.Биазон/Т.Сивьеро I	Ford Escort RS Cosworth	A	—0.50
4. К.Сайнс/Л.Мойя E	Subaru Impreza	A	—2.16
5. Ф.Переш/Р.Калдейра P	Ford Escort RS Cosworth	A	—28.40
6. Ж.-К.Маседу/М.Боргеш P	Renault Clio Williams	F2	—44.53
7. Р.Шперер/Э.Лондль A	Audi Coupe S2	A	—50.50
8. Х.Пурас/К.дель Баррио E	Ford Escort RS Cosworth	N	—55.18
9. Р.Мадейра/Н.Силва P	Ford Escort RS Cosworth	N	—1:04.38
10. П.Шибера/П.Гросс CZ	Skoda Favorit	F2	—1:08.23

Сошли: СУ:

9 А.Фьорио/В.Брамбилла I	Ford Escort RS Cosworth	A	мотор
12 Ф.Делекур/Д.Граталу F	Ford Escort RS Cosworth	A	мотор
13 А.Агини/С.Фарноккиа I	Toyota Celica Turbo 4WD	A	авария
14 Б.Тири/С.Прево B	Ford Escort RS Cosworth	A	мотор
25 К.Мак-Рей/Д.Рингер GB	Subaru Impreza	A	мотор

Причины:

Лидеры: 1—11 — Делекур; 12 — Канккунен; 13 — Канккунен и Биазон; 14—36 — Канккунен. Победители СУ: Ориоль — 10; Канккунен — 9; Делекур — 8; Биазон — 7; Сайнс — 5; Мак-Рей — 4; Тири — 1. Стартовало: 89 экипажей. Финишировало: 34.

Личный зачет: 1. Канккунен — 35 очков; 2—3. Биазон, Сайнс — по 22; 4. Делекур — 20; 5. Ориоль — 15; 6. Эрикссон и Переш — по 8. Зачет марок: 1. Toyota — 37; 2. Ford — 34; 3. Subaru — 26; 4. Mitsubishi — 10; 5. Skoda — 1. Формула 2: 1—3. Opel, Skoda, Renault — по 10.

● Впервые «Португальское ралли» состоялось в 1967 году. Его выиграл местный гонщик Карпинтеро Албино на «Рено-8-Гордини».

● Чаще других — пять раз — победу в Португалии праздновал финн Маркку Ален.

● Из четырех официально заявленных «фордов» три — сошли с дистанции из-за неисправности двигателя (Делекур, Тири, Фьорио).

● Безопасность соревнований обеспечивали около тысячи жандармов и сотрудников дорожной полиции. Услуги этого внушительного отряда обошлись организаторам в 1,2 млн. французских франков.

● В Португалии «Пирелли» впервые предоставила команде «Субару» шины, защищенные от проколов.

● В последнем повороте СУ-7 Сайнс не справился с управлением и его машину поставило задом наперед. Узкая дорога не позволяла быстро развернуться, и находчивый Карлос финишировал задним ходом, проехав так несколько сотен метров.

● Во время соревнований судьи брали пробы топлива из баков машин Канккунена, Сайнса, Биазона и Ориоля. Анализ показал, что бензин соответствует требованиям ФИА.

● Перед стартом участников каждый спецучасток проезжали инспекторы ФИА. Они имели полномочия отменить любой доп, если сочтут, что безопасности зрителей существует угроза. По счастью, ни разу комиссарам федерации не пришлось применять столь строгие санкции.

● После победы в «Монте-Карло» в январе 1993 года Дидье Ориоль не смог выиграть ни одного этапа чемпионата мира.

● Все «Португальское ралли» на этот раз проходило в светлое время суток.

● Немка Изольда Хольдерид, занявшая в Португалии 11 место на «Мицубиси-Лансер» группы N главная и пока единственная претендентка на победу в женском Кубке мира.



ЧЕМПИОНСКАЯ «СЕЛИКА»



Нет нужды объяснять, что спортивные автомобили и автомобили для спорта, то есть для состязаний — вовсе не одно и то же. Жизнь давно и, казалось, навсегда развела эти понятия, сделав «спортивные» утехой состоятельных любителей быстрой езды, ценящих к тому же необычную внешность машины. Но на очередном «витке спирали» серийные модели спортивного типа снова, как много лет назад, стали базой для чемпионских машин группы А.

Такова и «Тойота-Селика». На ней дважды стал чемпионом мира по ралли Карлос Сайнс, а в минувшем сезоне Юха Канккунен не только выиграл этот титул, но и добыл «Тойоте» — первой среди японских производителей — победу в зачете автомобильных фирм. И хотя «Селика» переводится с испанского как «несравненная», нам-то как

раз любопытно сравнить раллийный и серийный варианты — действительно ли они так близки?

Внешне, если бы не бесчисленные рекламные наклейки на раллийной, они и впрямь одинаковы. Форма кузова довольно прихотлива, линии плавные, очертания машины смягчены, фары утоплены в крылья. Под низким вытянутым капотом дремлет мотор внушительной мощности: на серийной «Селике-4WD» он развивает 208 л.с. А на раллийной? Технические требования ограничивают мощность 300 л.с., но при этом не оговорены ни метод замера этой мощности, ни способ контроля. Вот почему специалисты считают, что цифры от 350 до 400 ближе к истине. Эти и другие любопытные подробности поведал в специальном выпуске английского журнала «Авто-

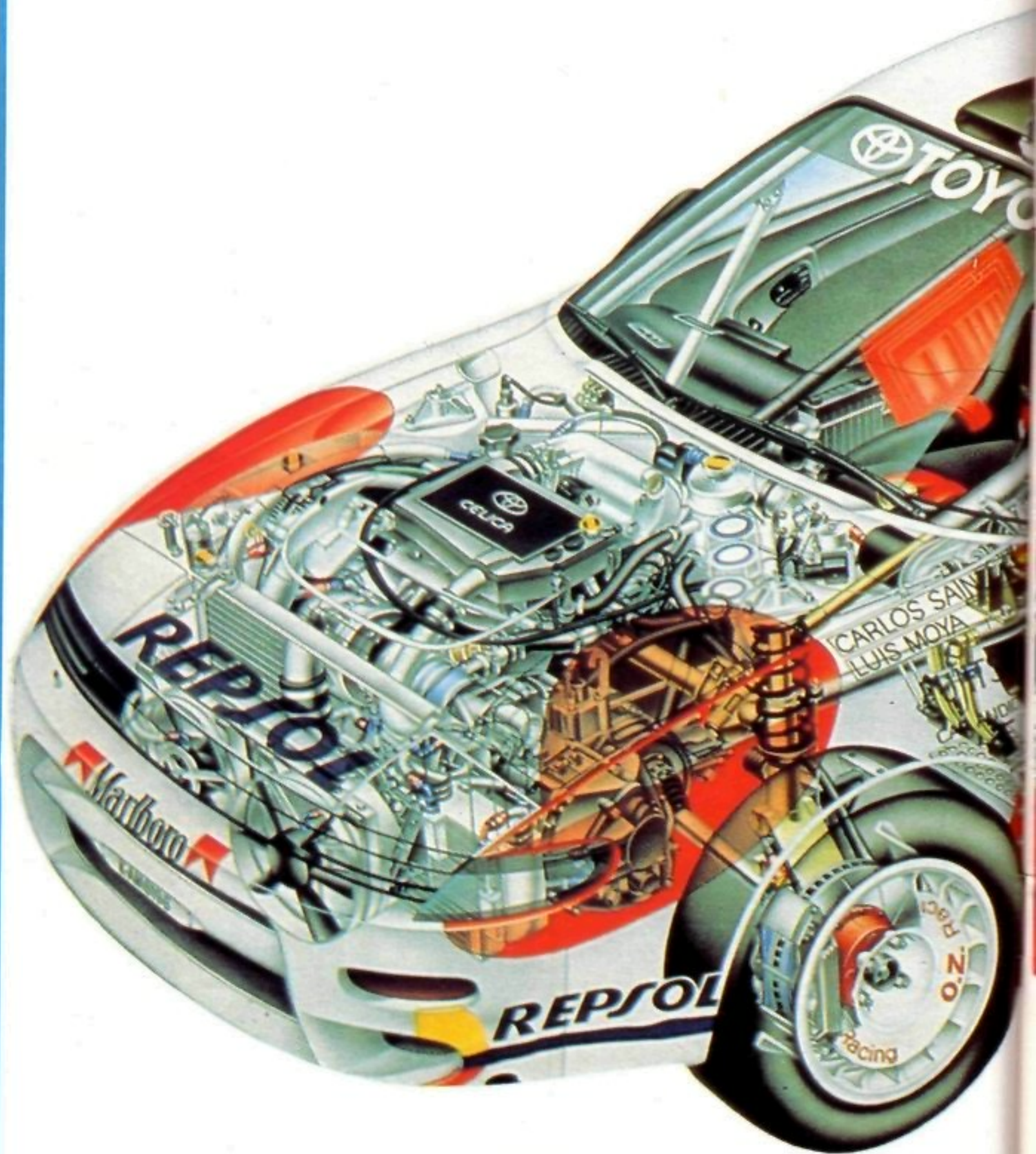
спорт» инженер-консультант команды «Тойота-Кастроль» Герд Пфайфер.

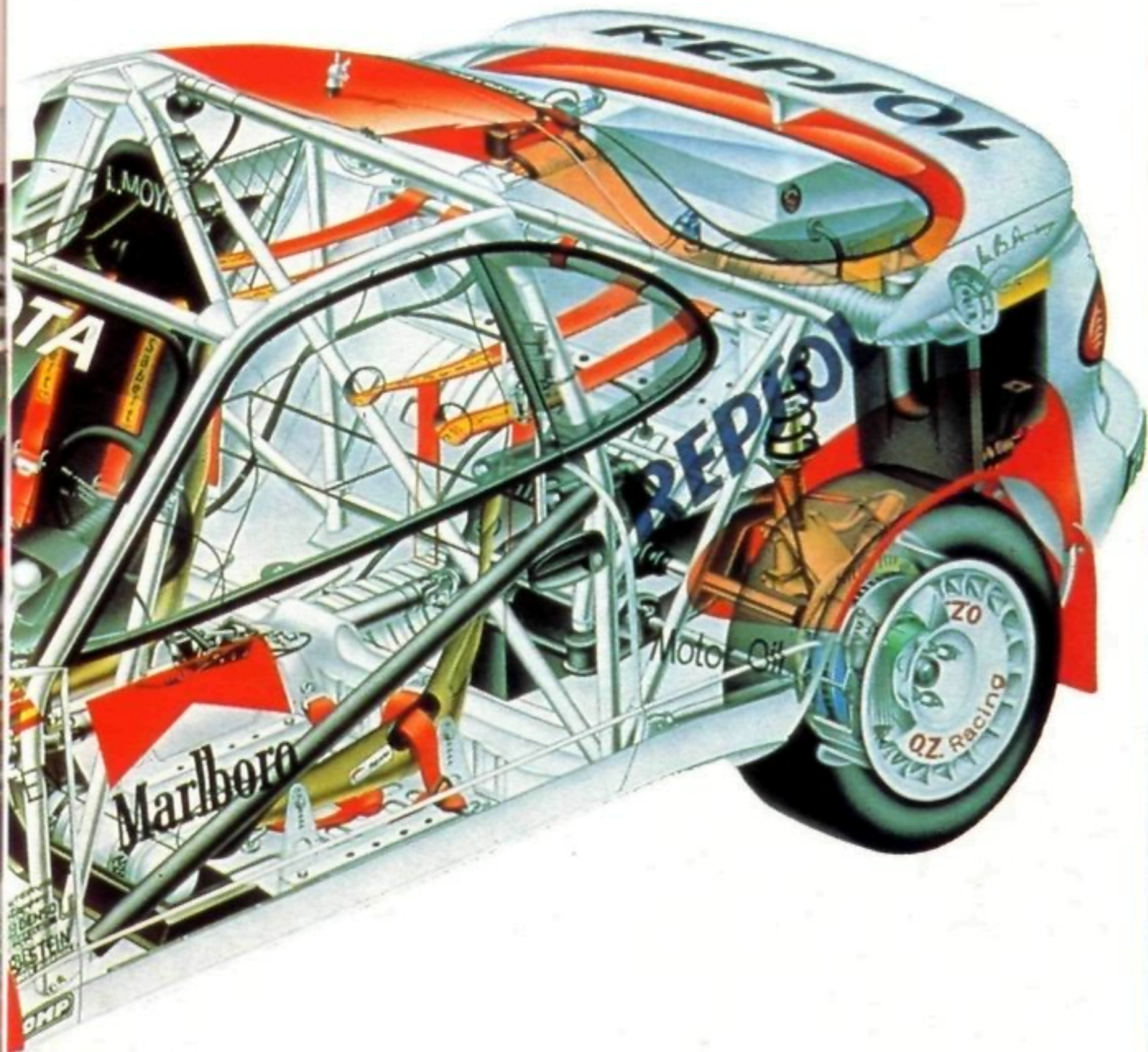
Двухлитровый четырехцилиндровый мотор с турбонаддувом и многоклапанной головкой цилиндров — оптимальная по сложности конструкция для получения таких параметров. Стандартные блок и головку подвергают доработке в рамках регламента. Чтобы мощность не превысила предписанную величину, на впуске установлен ограничитель подачи воздуха. Поговаривают о намерении ФИА уменьшить его диаметр, чтобы «ехали потише» — тогда считают на «Тойоте», выгоднее будет использовать «атмосферный» 2,5-литровый двигатель V6.

Что касается трансмиссии, с серийной машиной ее роднит, пожалуй, только компоновка, в «начинке» множество отличий. Мощное двухдиско-

вое сцепление способно не только передавать возросший крутящий момент (387 Н·м при 4400 об/мин), но и выдерживать «броски» момента при переключениях передач, резких разгонах и торможении двигателем. В коробке передач не пять, а шесть ступеней — чтобы обеспечить более интенсивный разгон с меньшими потерями мощности.

Как и положено раллийной машине экстра-класса, «Селика-4WD» — полноприводная, с механическими межколесными дифференциалами (повышенного трения) и вискомуфтой в качестве межосевого. Обычная в спорте практике — омологировать агрегаты с несколькими вариантами передаточных чисел (в коробке передач и главной передаче). В соответствии с ними машина развивает 212—245 км/ч.





Подвеска также аналогична серийной по схеме и конструктивному исполнению: независимая типа «Мак-Ферсон» для всех колес. Отличия — в настройке применительно к характеру трассы, причем жесткость стабилизаторов водитель может регулировать на ходу.

Учитывая немалую (1200 кг) массу машины, можно представить, сколь высокой эффективностью должны обладать тормоза. Все механизмы — с вентилируемыми дисками, а распределение тормозных сил между ося-

ми регулируется с места водителя.

Колеса применяют посадочным диаметром как 16-ти, так и 17-ти дюймов — важно, чтобы наружный диаметр шины в соответствии с регламентом ФИА не превышал 650 мм. Поэтому 17-дюймовые колеса «обувают» в сверхнизкопрофильные шины «Мишлен», используя такое сочетание для асфальтовых скоростных трасс. 16-дюймовые с более «толстыми» шинами используют для булыжных, гравийных и других тяжелых дорог.

Покрышки, которые применяли в прошлом сезоне, содержат слой особого вязкого вещества. При нагреве оно расширяется, а в случае прокола — затягивает место повреждения, да так плотно, что можно закончить дистанцию этапа, не снижая скорости.

Кузов, как и у машин других марок — цельнометаллический (прошли времена кевларовых «чехлов» группы В1). До сборки его усиливают, главным образом в местах крепления подвесок, окрашивают и устанавливают каркас безопасности. Затем прокла-



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА **Celica Turbo 4WD**

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	4-тактный, 4-цилиндровый, рядный, с турбонаддувом
Расположение	поперечное
Диаметр цилиндра/ход поршня	86/86 мм
Рабочий объем	1988 см ³
Степень сжатия	8,5:1
Мощность	299 л.с. при 5600 об/мин
Максимальный крутящий момент	51 кгс·м при 4000 об/мин
Механизм газораспределения	16-клапанный, с двумя верхними валами
Охлаждение	жидкостное
Зажигание	электронное

ТРАНСМИССИЯ

Привод	на все колеса
Сцепление	сухое, двухдисковое
Коробка передач	6-ступенчатая, механическая
Дифференциалы	межколесные — шестеренные, межосевой — вискомуфта

ТОРМОЗА

Тип	дисковые, с регулируемым распределением усилия между осями
-----	--

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина x ширина x высота	4410 x 1745 x 1300 мм
База	2545 мм
Масса	1200 кг
Запас топлива	60 л

дывают трубопроводы и проводку. Все это занимает около двух недель. Потом монтируют агрегаты.

Поскольку в машине нет заднего сиденья, это пространство удастся использовать для установки безопасного топливного бака увеличенного объема, батареи, емкости с маслом и т.п. Кстати, все соревнующиеся фирмы применяют бензин от официального поставщика ФИА и лишь в особо оговоренных случаях — авиационный (там, где качество автомобильного

бензина неподконтрольно, а доставка «официального» топлива чересчур дорога). Ну, а масло также официального «смазчика» — фирмы «Кастроль».

Так устроен чемпионский автомобиль для ралли — «Тойота-Селика-4WD» образца 1993 года. Последнее, в чем можно сравнить боевой и коммерческий варианты, — цена: около полумиллиона марок за машину группы А и почти 65 тысяч — за серийную.

В. АРКУША

ЕСТЕСТВЕННЫЙ ОТБОР

● Формула 2 против группы N

● Еще один Кубок мира

● У наших раллистов есть шанс отличиться

Еще год назад в это трудно было поверить, но тем не менее факт остается фактом — для пребывавшей совсем недавно в добром здравии раллийной группы N настали черные дни. А ведь пару лет назад именно этим машинам прочили престол в ралли недалекого будущего.

Причиной внезапной хвори стал учрежденный ФИА Кубок мира для автомобилей группы А с безнаддувными моторами объемом до 2000 см³ и приводом на одну ось. Новый класс получил название формула 2 — не слишком вразумительно (традиционно «формулами» называют гоночные автомобили с открытыми колесами), зато бро-ско, хорошо запоминается и,

в общем, отвечает сути — два литра, два ведущих колеса.

Кубок появился на свет лишь год назад, но уже настолько пришелся по душе и автозаводам, и гонщикам, что вскоре, возможно, о группе N будут вспоминать лишь автомобильные историки. Впрочем, объективно говоря, все проблемы последней являются лишь следствием заложенных в ней недостатков.

Зачем, скажите, вообще существует группа N, чем она является для высшей лиги мирового первенства? В первую очередь, наверное, кузницей кадров, так сказать, школой молодого раллиста. Вот только учиться молодежи пришлось на взятых с конвейера

Шведское ралли

4–6 февраля, 1419,62/430,91 км, 24 СУ

1. Т.Редстрём/Л.Бакман	S	Toyota Celica Turbo 4WD	A	4:12,00
2. М.Юнссон/Дж.Юханссон	S	Mazda 323 GT-R	A	—0,12
3. С.Бломквист/Б.Меландер	S	Ford Escort RS Cosworth	A	—0,16
4. Ю.Кресснер/Ю.Эдстрем	S	Toyota Celica GT-Four	A	—8,01
5. К.Беклунд/Т.Андерссон	S	Mitsubishi Galant VR-4	N	—13,53
6. С.-У.Вальфридссон/Г.Барт	S	Mitsubishi Galant VR-4	N	—14,48
7. П.Сван/Ю.Олссон	S	Opel Astra GSi 16V	F2	—17,02
8. Ар.Редстрём/К.Энгстрём	S	Audi 90 Quattro	A	—17,58
9. Ан.Редстрём/Л.-У.Ларссон	S	Mitsubishi Galant VR-4	N	—19,52
10. Ю.Юнссон/Н.Юнссон	S	Volkswagen Golf GTi 16V	F2	—21,42

Зачет Ф2: 1. Сван/Олссон; 2. Юнссон/Юнссон; 3. А.Нильсон/П.Шлегел (S, Opel Cadett GSi 16); 4. К.Стин/П.Вестман (Opel Cora GSi); 5. С.Олссон/Г.Луинмарк (S, Citroen ZX 16 V).

Сошли:
СУ

Причина:

4 Т.Мякинен/С.Харьяннэ	SF	Nissan Sunny GTi	F2	трансм.
10 Т.Янссон/И.Альгершвед	S	Toyota Celica Turbo 4WD	A	авария

Лидеры: 1–5 СУ — Юнссон; 6 — Редстрём; 7 — Юнссон/Редстрём; 8–24 — Редстрём. Ф2: 1 СУ — Сван; 2–3 — Мякинен; 4–24 — Сван. Победители СУ: Редстрём — 13; Юнссон — 7; Бломквист — 6; Янссон — 1. Стартовало: 91 экипаж. Финишировало: 55.

Кубок Мира ФИА в классе до 2000 см³: 1. Opel — 10 очков; 2. Volkswagen — 8; 3. Citroen — 4; 4. Skoda — 2.



Один из сюрпризов первого сезона формулы 2 — «Фаворит» с рабочим объемом всего лишь 1360 см³ принес «Шкоде» второе место в Кубке мира.

серийных автомобилях. «В этих машинах вы никогда не доберетесь до финиша, если будете ехать слишком быстро и жестко», — словам прошлогоднего обладателя Кубка мира Ф2 бельгийца Бруно Тири стоит поверить.

Вот и получается, что пилот группы N прежде всего должен думать о сохранении своего автомобиля. Однако простой доезд до финиша ничего не скажет об этом водителе менеджерам богатых команд, куда он, несомненно, хотел бы попасть.

Это первая и, пожалуй, основная причина заболевания группы N.

Но есть и другие. Раньше, к примеру, многие автозаводы не принимали участия в «младшей раллийной лиге», не без оснований полагая, что их серийные машины могут не выдержать тяжелейших нагрузок чемпионата мира и окажут тем самым своей марке медвежью услугу на рынке. С появлением же альтернативы серийным машинам в лице Ф2 проблема отпала.

Молодые гонщики не мучают себя более ездой на хрупких «конвейерных» автомобилях — в конце концов ралли не фигурное вождение, — а борются на специально подготовленных конструкциях и получают реальный шанс обратить на себя внимание сильных раллийного мира. Свежайшее тому подтверж-

дение — приглашение того же Тири в «Форд». По стечению обстоятельств его место в «Опеле» Ф2 занял другой бельгиец — Грегуар де Мевис, двукратный, между прочим, чемпион группы N.

Судя по большому притоку в Ф2 различных автомобильных марок, довольны и заводы. Несмотря на то, что в нынешнем Кубке выступает только одна действительно заводская «конюшня» — «Шкода», различные национальные команды «Опеля» («Дженерал Моторс Юроп»), «Пежо», «Рено», «Ситроена», «Ниссана» выглядят очень уверенно. Недавно выставил на раллийные трассы свой новейший 16-клапанный «Гольф» и «Фольксваген», а «Пежо» ведет доводку моде-

ли 306 S16, омологированной в апреле.

В нынешнем году календарь Кубка мира составлен из восьми этапов, пять из которых пройдут в рамках мирового первенства, а три заменили собой ралли, результаты которых ранее шли лишь в личный зачет. Теперь очки на них будут присуждаться только участникам на машинах Ф2.

Шведское ралли было как раз первым из подобных этапов — впереди еще состязания в Австралии и Испании — и на нем так же, как и год назад, в зачете Ф2 первенствовал Пер Сван из команды «Опель Тим Свидэн», хотя в абсолютном зачете он был седьмым.

Как видно из таблицы, группа N все еще жива, и се-



Лучший русский раллист формулы 2 Сергей Алясов. Может быть, Ф2 откроет двери заводских команд перед нашими спортсменами?

рийные машины — благодаря полноприводной конструкции и большему рабочему объему двигателя — опережают автомобили Ф2. Так что бывшая «младшая раллийная лига» еще не оставила попытки отразить неожиданное нападение формулы 2. Однако вряд ли из этого что-нибудь выйдет. Ведь в автоспорте, как и в природе, выживает сильнейший. Что поделаешь — естественный отбор.

М. МЕДВЕДЕВ

Фото А. ГУРЕВИЧА,

«Опель» и архив редакции



«Опель-Астра» Бруно Тири.



СТАРИНА ГЕНРИ БЫЛ БЫ ДОВОЛЕН

Удивительно, но факт: один из величайших гениев мировой автопромышленности Генри Форд весьма скептически относился к автоспорту как средству привлечь внимание публики на достоинства машины. Он искренне полагал, что «более ненадежной пробы трудно себе представить». Однако вот что любопытно. Все главные вехи становления его фирмы так или иначе связаны именно с успехами в спорте.

В 1903 году Форд вместе с Тимом Коннером построил две машины, предназначенные исключительно для гонок — 999-ю и «Стрелу». На первой из них отчаянный водитель Олдфилд выиграл трехмильные состязания, и спустя неделю было основано «Общество автомобилей Форда». На второй, значительно переоборудованной и ставшей похожей на серийную модель В, уже лично хозяин установил мировой рекорд, промчавшись по голому льду со скоростью 91,37 миль в час.

Как признавался сам Генри, после этого события успех новой машине был обеспечен.

В следующем, 1905 году Форд выставил свою модель С в гонках на выносливость в Шотландии, где ей сопутствовала удивительная удача. То было начало фордовского дела в Британии, и в конце концов старина Генри основал в Манчестере собственную фабрику.

Именно эти последние события имеют прямое отношение к нашему рассказу об одной из самых знаменитых раллийных «конюшен» — «Фордмоторспорт». Дело в том, что за океаном, в отличие от Старого Света, по популярности ралли может спорить разве что с перетягиванием каната. Стало быть, лишь интересы английского филиала могущественной американской компании могли привести «Форд» на раллийные трассы. Стоит ли удивляться, что именно на Альбионе, а точнее в Бореме,

в 1963 году было основано спортивное отделение фирмы. Место выбрали неспроста. Здесь, на бывшем аэродроме, находилась тщательно охраняемая испытательная трасса, где «фордовские» прототипы делали свои первые шаги.

Босс компании Уолтер Хейз, ответственный за рекламное ведомство, заключил договор с Сидом Хэнсоном, первым менеджером команды, и выделил ему королевский годовой бюджет в 43 тысячи фунтов стерлингов. Грандиозная по тем временам зарплата в две тысячи фунтов в год привлекла на «Форд» таких выдающихся гонщиков, как Дейвид Сейгл-Моррис, Питер Райли и госпожу Пат Мосс-Карлссон. Кстати, Хейз вел переговоры и с мужем Патриции — самим Эриком Карлссоном. По слухам, речь шла о гигантской сумме в 17 тысяч фунтов в год. Швед уже держал в руках перо, но в последний момент решил еще раз позво-

нить в СААБ. После телефонного разговора он сказал «со-рри» и вернулся в Швецию.

Однако и без него Вик Элфорд и Дейвид Стоун в 1964 году выиграли Альпийский кубок на «Кортине GT», а Хью и Янг победили в Кении. Правда, первому менеджеру команды Хэнсону не удалось порадоваться за своих пилотов. Неугомонный Хейз к тому времени сменил шефа «конюшни». На место Сиды пришел Алан Платт вместе с Роджером Кларком и Хенри Тейлором.

Первые успехи воодушевили хозяев «Форда», и они привлекли к сотрудничеству фирму «Лотос», чтобы вместе создать новую модификацию — «Лотос-Кортина». А инженер «Косворта» Кейт Дакворт сконструировал для этого автомобиля мощный двигатель. Плодом совместных усилий были победы шведа Бенгта Седерстрема в 1966 году на «Акрополисе» и в RAC-ралли, а также в следующем сезоне в Швеции. Увы, скандинав-



ский успех стал лебединой песней «Кортины» — на сцене появился грозный соперник — «Порше-911», и оказалось, что ее возможности исчерпаны.

Как мы уже говорили, Боре́м был в то время испытательным центром заводов «Форда». Там-то, на полигоне, и подсмотрел новый руководитель спортивного отделения Хенри Тейлор маленький верткий автомобиль, который позже окрестили «Эсфортом». Тейлор, в прошлом гонщик формулы 1, фермер и удачливый бизнесмен, представил себе эту машину, оснащенную мотором «Твинкам-Лотос», и посчитал, что она будет адски динамична.

Проект был скромно назван «J25», так как эта идея родилась в пасмурное воскресное утро 25 января 1967 года. Однако прошло целых

два месяца, прежде чем в спортивном отделении смогли начать работу. Инженеры из промышленной элиты в Дантоне мало интересовались спортом и скрепя сердце решились предоставить своим коллегам один «Эс-корт» только в марте.

Как и следовало ожидать, машина оказалась типичным образцом серийного производства. Чтобы втиснуть в нее мотор «Лотос» с карбюраторами «Вебер», привод от «Кортины», колеса больших ширины и диаметра, а также еще много всякой всячины,

ребятам из Боре́ма пришлось изрядно поработать ножницами по металлу и сварочным аппаратом. Словом, первый прототип был создан, как говорится, на коленке.

Его международный дебют состоялся на ралли в Сан-Ремо, где Уве Андерссон, кстати, нынешний шеф команды «Тойота», занял третье место. После того как новинка была зарегистрирована по группе 2, «Эсфорд» ждали еще четыре победы в состязаниях, которые сейчас входят в программу чемпионата мира. Все говорило за то, что в Бо-

«Эсфорд RS 1800» открыл в 1979 году список победителей этапов чемпионата мира в Новой Зеландии.

реме выковано грозное оружие, способное сокрушить любого конкурента. И все-таки тогда никто не предполагал, что появление «Эсфорда» означало рождение новой примы, которая в течение 14 лет не сойдет со сцены, переживет многих конкурентов и выдержит, как ни один другой автомобиль, несколько «пластических операций».

Если принимать в расчет 140 самых значительных состязаний в рамках чемпионатов Европы и мира с 1968 по 1981 год, то «Эсфорд» в них 31 раз занимал первое место, 25 — второе, добыв для «Форда» два командных и два личных титула чемпиона планеты (Вальдегаард и Ватанен).

Успехи эти приходится на долю двух моделей — RS-1600 и появившейся в 1975 году RS-1800. Любопытно, что машины в количестве, необходимом для регистрации по тогдашней группе 2, собирали в Германии, но те, что были



Инженер Филип Дунабин, шеф команды Колин Добинсон, Франсуа Делекур и технический директор Джон Уилер верят, что новый «Эсфорд» принесет «Форду» титул чемпиона.



предназначены для серьезных состязаний, делали в самом Бореме. Интернационализм британцев не зашел так далеко, чтобы сборку любимого детища доверить немцам. Словом, в раллийном цехе «Форда» подмастерья сидели на континенте, а мастера — в Англии. Причем помещение в Бореме являло собой превосходную степень от слова «незаметный». Двигатели же готовили вообще в Харлоу, в личном гараже Брайана Харта. К слову, ныне он владеет собственной фирмой по производству моторов формулы 1. Тогда же его конструкторское бюро располагалось на верхнем этаже мастерской, куда вела крутая лестница. Во времена миниюбок ее подножие было любимым местом хартовских механиков, так как в бюро была даже одна секретарша.

В столь скромных условиях Харт ухитрялся готовить чудо-моторы на базе создан-

ного в 1970 году Кейтом Даквортом «Косворта» формулы 2. Брайан со временем заменил чугунный блок цилиндров на алюминиевый и постепенно довел рабочий объем до двух литров. Мощность при этом возросла со 120 до 270 л.с.

«Эскаорт RS» своей золотой поры, конца 70-х — начала 80-х годов, имел четырехцилиндровый рядный двигатель с алюминиевыми блоком, 16-клапанной головкой цилиндров и степенью сжатия 11,6. Вес спортивного варианта составлял 980 кг, а

разогнался он до 100 км/ч за 7,2 с.

Вырастая одна из другой, модели и модификации раллийных «фордов», казалось бы, своими успехами подтверждали превосходство эволюционного пути развития спортивного конструирования. Да, видно, любая эволюция хороша, пока за дело не берутся революционеры. В январе 1981 года дебютировал автомобиль «Ауди-Кваттро», удививший мир приводом на все колеса.

Конструкторы «Форда» не просто прозевали этот тех-

Дебют RS-200 на ралли «Швеция» в 1986 году, где Калле Грундел занял третье место. Этот результат так и остался лучшим в истории модели.

нический переворот, но поначалу будто бы отказывались верить в преимущества полноприводных машин. И пока «ауди-кваттро» завоевывали одну победу за другой, в Бореме усиленно работали над тем, что старались приспособить к условиям ралли новую переднеприводную модель «Эскаорта». Свято верившие в задний привод, специалисты «Форда» уйму времени и сил положили на то, чтобы перенести ведущую ось назад. Проект спортивного директора Михаэля Кранефуса и его помощников Питера Эшкрофта и Алена Уилкинсона был назван «RS-1700-турбо».

В марте 1982 года прототип с турбонаддувным двигателем объемом 1778 см³ был поставлен на колеса. Ари Ватанен проехал на нем в «Португальском ралли», но результат оказался малообещающим. Тем не менее в спеш-



Единственной победы в этапах мирового первенства на «Сьерре-Косворт» удалось добиться Франсуа Делекуру в мае 1988 года.

ном порядке «Косворт» начал строить 200 турбомоторов. У «Хьюланда», где было налажено производство трансмиссии, работали сверхурочно. «Эбби Панелз» в Ковентри прессовал наиболее ответственные части кузова. Однако вопрос о серийном выпуске оставался открытым.

А за сменой руководства спортивного отделения фирмы последовало сенсационное заявление нового шефа — Стюарта Тернера: «После тщательного изучения существующих проектов я пришел к выводу, что мы избрали не лучший путь для достижения побед». Решено было немедленно прекратить работы над проектом «RS-1700-турбо». Предполагаемый наследник славы «эскаров» был смит волной полноприводной революции.

«Мы скоро вернемся», — пообещал Тернер. И в самом деле механики в Бореме, засучив рукава, взялись за создание конкурентоспособного соперника «Ауди», «Лянчи» и «Пежо». Новый «Форд-RS-200» обладал всеми качествами, присущими тогдашним машинам — лидерам группы В. Мощность в 420 л.с. обеспечивал шестицилиндровый 16-клапанный двигатель «Форд-BDT» с рабочим объемом 1803 см³, оснащенный впрыском. Конструктором формулы 1 Тони Саутгейтом был сделан кузов из кевлара, создавший RS-200 славу одного из самых красивых раллийных автомобилей. Но он, увы, оказался и самым несчастливым.

В год своего дебюта на «Португальском ралли-86» RS-200 с Жоакимом Сантушем за рулем вылетел с трассы и убил трех зрителей, а 36 человек получили тяжелые травмы. Через несколько дней гонщик формулы 1 Марк Зурер отважился выступить в ралли «Хессен». Его автомобиль ударился о дерево, разлетелся на куски и моментально загорелся. Штурман скончался на месте, а Зурер чудом остался жив. Его машина — RS-200.

В промежутке между этими трагедиями на ралли «Корсика» погибли в пламени под обломками своей «Лянчи-Дельта-S4» Хенри Тойвонен и Серджио Кресто. Последовала резкая реакция ФИСА: запрет группы В и введение уже с 1987 года группы А. Так, RS-200 вместо чемпионского подиума очутился на музейном стенде.

Два тяжелых удара судьбы подряд, похоже, отбили у руководства компании охоту к серьезным дорогостоящим проектам в ралли. Складывалось впечатление, что «Форд» с тех пор лишь обозначил свое присутствие в чемпионате мира, отказавшись от притязаний на высший титул. Забыв, видно, о предупреждении своего основателя. Между тем Форд-старший говорил: «Тот, кто думает, что остановился отдохнуть, не пребывает в покое, а, по всей видимости, катится вниз».

Заднеприводная «Сьерра» выглядела на фоне машин 4x4 явным анахронизмом. Когда же в Бореме все-таки создали полноприводный вариант этой модели, конкуренция в мировом ралли вызвала к жизни уже новое поколение автомобилей группы А.

Ситуация «ни мира, ни войны» продолжалась до конца 80-х, когда в январе 1990 года американские хозяева «Форда» объявили о программе возрождения былых раллийных традиций, подкрепив ее солидным финансовым вливанием. О серьезности намерений говорило и то, что руководство спортивным департаментом было возложено на Колина Добинсона, вышедшего из службы маркетинга фирмы. Надо было продвигать на рынок новую модель «Эскаорта».

Для регистрации машины по группе А требовалось построить две с половиной тысячи автомобилей. Видимо, поэтому «Форд» решил позаимствовать основные узлы трансмиссии от «Сьерры». Но это была единственная уступка экономическим требованиям, как выяснилось, не повлиявшая на качество «RS-Косворта».

Появление «Эскаорта» в прошлом году в Монте-Карло оказалось сродни вспышке сверхновой звезды на раллийном небосклоне. Франсуа Делекур лишь на последних километрах дистанции уступил первое место Ориолю на «Тойоте». Затем были победы в Португалии, Греции, Франции, Испании, Италии, ставшие ярким подтверждением правоты слов Генри Форда, который некогда заметил, что, мол, если у нас, читай — его фирмы, вообще есть традиция, то только одна: «Все можно сделать лучше, чем делалось до сих пор».

А. СРЕДНЕВ

Фото М.Холмса
и архив редакции



«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»

Тел. в Москве: (095) 145-81-14.

Знакомьтесь — «Спидвей-сервис»

Уже не первый год в городах России и некоторых стран Содружества, где проходят соревнования по спидвею, выстраиваются очереди болельщиков, желающих приобрести продукцию новосибирской фирмы «Спидвей-сервис». Прежде всего это программы состязаний, а в последнее время — и специализированный журнал «Спидвей».

Интерес к этим изданиям объясняется тем, что в них дается исчерпывающая информация об истории мотоциклетных гонок по гравийной и ледяным дорожкам, публикуются результаты чемпионатов России, стран СНГ, мировых первенств, зарисовки о лучших спортсменах, интервью с деятелями ФИМ. Программа и журналы содержат множество фотографий. Всю эту интересную информацию составители, новосибирцы Сергей Рыжкович и Валерий Войниченко, а также известный знаток статистики Николай Ермоленко из Уфы, черпают из журналов, издающихся в Австралии, Англии, Германии, Дании, Швеции и других странах, с которыми энтузиасты установили деловые контакты.

Другое направление в деятельности фирмы «Спидвей-сервис» — изготовление значков, наклеек, вымпелов, услуги по размещению рекламы. Значки и вымпелы пользуются спросом и в странах Европы.



Новейшие методы тренировок

Два года назад мы писали о том, что команда «Ауди» готовится к сезону в Санкт-Морице, занимаясь лыжным спортом. Наши постоянные читатели также знают, каким фиаско закончился Дойче Туринваген Майстершафт 1992 года для «четырех колес».

Видимо поэтому доктор команды Кристиан Джон решил

несколько изменить характер предсезонной подготовки. Нынешней зимой Франк Биела, Эммануэле Пирро, Патрик Бернхардт, Ринальдо Канелло и Ханс-Йоахим Штук (на снимке слева направо) вновь отправились в швейцарские Альпы. Однако лыжи они сменили на санки, вернее на боб.

Насколько эффективной окажется новая задумка доктора Джона, мы скоро узнаем — немецкий «ONS-ADAC Туринг Кар Кап» (новый Кубок для двухлитровых легковых автомобилей — класс 2) и итальянский чемпионат «Супертуризмо», в которых участвуют три немца и два итальянца, уже в разгаре.



«Рено» мне друг, но «Ауди» дороже

Победой в Аделаиде завершив свое сотрудничество с «Мак-Лареном» и «Фордом», Айртон Сенна, по его собственным словам, весь отдался отдыху и предвкушению нового сезона в компании «Вильямса» и «Рено». Однако не забывал он и о деле.

18 ноября прошлого года в Ингольштадте было подписано соглашение между председателем правления «Ауди» Францем-Йозефом Кортюмом (слева) и президентом «Сенна Импорт Лимитада» (справа), согласно которому последняя становится официальным импортером машин немецкой марки в Бразилии. Как заявил исполнительный директор «Сенна Импорт Лимитада» Леонардо Сенна, первые автомобили поступят в страну в марте, а к концу года (когда, очевидно, Айртон обеспечит «Рено» еще один чемпионский титул) в крупнейших городах Бразилии, включая Рио, Сан-Паулу и Куритибу, откроется полтора десятка магазинов по продаже «Ауди».

«Золотой шлем» Макса Мосли

Один из самых авторитетных автоспортивных журналов итальянский «Аутоспринт» ежегодно присваивает свою собственную награду — «Золотой шлем» — наиболее отличившемуся, по мнению редакции, гонщику мира. Однако в минувшем году итальянцы впервые сделали исключение, отметив почетным призом не пилота, а... президента ФИА Макса Мосли.

«Золотой шлем» присвоен англичанину, как говорится, за смелость и гуманизм. Официальная же формулировка гласит, что Мосли удостоен награды «за смелость, проявленную при изменении формулы 1, которое направлено на повышение роли человека, а не электроники».

● После четырехлетнего пребывания в состоянии комы, причиной которой стала лыжная катастрофа, скончался экс-чемпион Италии в формуле 3 Чезаре Карабелли.

● Гран-при Австралии Ф1 в 1997 году перекоцует из Аделаиды в Мельбурн.

● Победитель двух из четырех престижнейших кузовных чемпионатов — БМВ-318i продается в частные руки. Правда, в разобранном состоянии. «Гоночный конструктор» из Мюнхена стоит 340 000 немецких марок.

Чемпион попал под трибунал



Винсент Радермекер был счастлив. Впервые выступая в формуле «Опель-Лотос», 26-летний бельгиец выиграл четыре этапа Евросерии, стал чемпионом с 17-очковым отрывом и получил титул «Новичок года» формулы «Опель-Лотос».

Но, как вскоре выяснилось, обрадовался он слишком рано. Команда «Драко Рэйсинг», за которую выступал основной соперник Винсента, Патрик Кринелли (внизу), подала апелляцию в итальянскую федерацию. Та, в свою очередь,

направила протест в ФИА, и Международный спортивный трибунал, отменив решения Немецкого и Голландского союзов, пересмотрел результаты 13-го и 14-го этапов. В результате Радермекер оказался на четыре очка позади Кринелли.

«Решение окончательное и обжалованию не подлежит», — заявил Дэн Партел, представитель EFDA, проводящей Евросерию. И сняв чемпионскую корону с головы бельгийца (вверху), увенчал ею 22-летнего итальянца.



«Пекина-94» не будет

Никак не удастся французам Рене Метжу с первой попытки организовать рейд-марафон «Париж—Москва—Пекин». Помните, в 1991 году его грандиозной затее помешал августовский путч и соревнования пришлось отложить на следующий сезон.

Ныне ситуация повторилась. Правда теперь виновниками оказались не наши амбициозные политики, а руководство японской корпорации «Мицубиси». В начале года эта компания отказала Метжу в обещанной финансовой поддержке, и 12 марта Рене вынужден был объявить о прекращении работ по проекту «Пекин-94». На поиски других денежных источников, считает француз, просто не осталось времени.

Впрочем, энтузиаст великих автоприключений, кажется, не падает духом. Он смотрит уже в 1995 год, заявляя, что у него есть наметки новой версии «Парижа—Пекина». Отныне эти соревнования будут проводиться только по нечетным годам, когда внимание мировой спортивной общественности не отвлечено Олимпийскими Играми, пообещал Рене Метж.

● Экс-чемпион мира по мотогонкам австралиец Уэйн Гарднер планирует выступить в местном первенстве по гонкам на легковых автомобилях, причем в составе своей собственной команды.

Слет друзей «Феррари»

Совсем еще недавно ежегодные встречи любителей мотоциклов «Ява», придуманные почти четверть века назад в журнале «За рулем», были у нас в стране очень популярны. Увы, традиция эта прервалась еще в восьмидесятые годы. А вот у любителей «Феррари» проблем нет.

Ежегодно в Маранелло приглашают самых известных клиентов итальянской фирмы — отдохнуть, повеселиться и, разумеется, поспособствовать приумножению славы «гарцующего жеребца». Среди друзей «Феррари» кого только нет — кинозвезды, писатели, спортсмены, политики.

Один из тех, кто недавно присоединился к этой славной когорте — знаменитый в прошлом футболист Мишель Платини. Но он француз, а потому традиционный красный цвет машин из Маранелло показался Платини слишком итальянским. И Мишель заказал синий.





ГРАНДЫ ОБЪЯВЛЯЮТ КОЗЫРИ

Сорок пятый чемпионат мира
стартовал в Бразилии



Виноватая улыбка, блуждающий, затравленный взгляд — таким великого Сенну еще никто не видел. Трехкратный чемпион мира был похож на игрока, только что отдавшего партию, в которой был абсолютно, на сто, на тысячу процентов уверен. Он полагался на свои карты, он знал карты противников, он уже протянул руку, чтобы получить выигрыш, как вдруг услышал невероятное: «Дама ваша убита». Пушкинский Германи в похожей ситуации сошел с ума. Айртон за 15 кругов до финиша Гран-при Бразилии, первого этапа 45-го чемпионата мира по автогонкам формулы 1, не удержал свой автомобиль в относительно несложном повороте, вылетел с трассы и, выскочив из кокпита бело-голубого «Вильямса», быстро пошел в боксы. Прошло более часа, давно уже закончилась гонка, когда Сенна отважился предстать перед журналистами: «Это целиком моя вина. В машине ничего не ломалось».

Что же заставило ошибиться лучшего гонщика планеты? Почему Айртон бросил руль, хотя лидеру он тогда проигрывал меньше полминуты, а всех преследователей опережал по крайней мере на круг? И наконец, зачем бразилец обвинил автомобиль, сказав, что после аварии заглох мотор, хотя миллионы телезрителей видели, как целехонький «Вильямс» катил по траве без посторонней помощи? Чтобы попытаться ответить на эти вопросы, нужно из ранней бразильской осени перенестись в европейскую зиму, когда на автодромах Франции, Англии, Италии и Португалии проходили испытания новые машины формулы 1.

Вовсе не ради красного словца в начале нашего рассказа мы вспомнили о карточной игре. В последние годы формула 1 все больше напоминает партию в покер, в которой, как известно, зачастую решающую роль играет не удачный расклад, а деньги. Не стал исключением и нынешний сезон. По сравнению с прошлым годом команд прибавилось — место присоединившейся к «Минарди» «БМС Скудерии Италии» заняли английские «Симтек» и «Пасифик» — однако по крупному играют как и прежде лишь четверо. Еще в конце 80-х годов окончательно задавив остальные команды грандиозностью многомиллионных ставок, «Мак-Ларен», «Вильямс», «Феррари» и «Бенеттон» продолжают игру только в своем узком кругу.

Правда, ФИА, стремясь вернуть Ф1 облик «формулы равных возможностей» (никогда, честно говоря, не существовавший), пошла на решительные меры. Были запрещены активная подвеска колес, электронное управление коробкой передач, двусторонняя телеметрическая связь с боксами, противобуксовочная система и антиблокировочная система тормозов. Мало того, разрешили дозаправку топлива во время гонки. Этот трюк был с успехом применен командой «Брэбхэм» в 1983 году, позволив Нельсону Пике завоевать чемпионское звание, но тогда уже был признан чрезвычайно опасным и запрещен.

Вот и сейчас раздались недовольные голоса. «Неужели нельзя было найти другого способа повысить зрелищность, кроме как рискуя

1 этап

Гран-при Бразилии

27 марта, «Интерлагос», 71 круг, 307,075 км

1. М.Шумахер	D	Benetton B194	2	1:35.38.759
2. Д.Хилл	GB	Williams FW16	4	—1 кр.
3. Ж.Алеси	F	Ferrari 412T1	3	—1 кр.
4. Р.Барричелло	BR	Jordan 194	14	—1 кр.
5. Ю.Катайяма	J	Tyrrell 022	10	—2 кр.
6. К.Вендлингер	A	Sauber C13	7	—2 кр.
7. Дж.Херберт	GB	Lotus 107C	21	—2 кр.
8. П.Мартини	I	Minardi M193B	15	—2 кр.
9. Э.Кома	F	Larrousse LH94	13	—3 кр.
10. П.Лами	P	Lotus 107C	24	—3 кр.
11. О.Пани	F	Ugier JS39B	19	—3 кр.
12. Д.Брэбхэм	AUS	Simtek S941	26	—4 кр.

Сошли с круга:	Место на старте:	Причина:
55 А.Сенна	BR Williams FW16	1 авария
34 М.Брандл	GB McLaren MP4/9	18 авария
34 Э.Эрвин	GB Jordan 194	16 авария
34 Й.Ферстаппен	NL Benetton B194	9 авария
33 Э.Бернар	F Ugier JS39B	20 авария
21 М.Бланделл	GB Tyrrell 022	12 авария
21 К.Фиттипальди	BR Arrows FA15	11 КП
15 Х.-Х.Френтцен	D Sauber C13	5 авария
13 М.Хаккинен	SF McLaren MP4/9	8 мотор
7 М.Альборето	I Minardi M193B	22 мотор
5 Дж.Морбиделли	I Arrows FA15	6 КП
5 Г.Бергер	A Ferrari 412T1	17 мотор
2 О.Беретта	F Larrousse LH94	23 авария
1 Б.Гашо	B Pacific PR01	25 авария

Не прошли квалификацию:

Р.Ратценбергер	A	Simtek S941	1.22.707
П.Бельмондо	F	Pacific PR01	3.48.480

Лучший круг: Шумахер (8) — 1.18.455 (198,4 км/ч).

Лидеры: Сенна — 1-21; Шумахер — 22-71.

Личный зачет: 1. Шумахер — 10 очков; 2. Хилл — 6; 3. Алеси — 4; 4. Барричелло — 3; 5. Катайяма — 2; 6. Вендлингер — 1. Командный: 1. Benetton — 10; 2. Williams — 6; 3. Ferrari — 4; 4. Jordan — 3; 5. Tyrrell — 2; 6. Sauber — 1.

жизнями пилотов и механиков? — недоумевал Вильсон Фиттипальди, брат двукратного чемпиона мира Ф1. — Скажем, обязательное «переобувание»... Экспилота формулы 1 можно понять — ведь это его сын, Кристиан, будет сидеть пристегнутый ремнями в тесном и раскаленном до 80° кокпите, в то время как за его спиной несколько человек станут манипулировать толстым бензиновым шлангом.

Да и среди самих гонщиков были недовольные решением ФИА, в частности оба пилота «Вильямса» выступили против дозаправки. А инженеры команды тем временем трудились над новой конструкцией ступицы задних колес — именно благодаря этому узлу механики «Вильямса» прослыли недоуками и копушами на пит-стопах. Зато запрет управляющей электроники приветствовали практически все. И что любопытно — прежде всего пилоты команд-фаво-

ритов. Сенна, Шумахер, Алеси дружно радовались: ведь не придется им теперь играть роль живых микросхем при собственных автомобилях. Такое единодушие наталкивало на мысль, что главные игроки готовы начать партию по новым правилам — у них в руках новые козыри.

Первым заявил о них Фрэнк Вильямс. В январе в Эшториле состоялась презентация суперкоманды «Ротманс-Вильямс-Рено». Тридцать миллионов «табачных» долларов. «Бразильский волшебник» в качестве первого пилота. Надежный тыл в лице Деймона Хилла. Самый мощный в формуле 1 мотор «Рено-RS6» — с измененными системами впуска и выпуска и камерами сгорания он развивает, поговаривают, 840 л.с. И ко всему этому «колдуны из Диджкота» Патрик Хед и Эйдриан Ньюи представили первый автомобиль модели FW16. Более узкое шасси и пересмотрен-

ная конструкция подвесок — вот его главные особенности. Спереди — благодаря применению торсионов вместо спиральных пружин — и сзади — из-за новых углепластиковых амортизаторов — ставшие более миниатюрными подвески позволили снизить высоту шасси, улучшив тем самым аэродинамику.

«Лучший гонщик, лучший автомобиль, лучший мотор» — в один голос заговорили все, досрочно, не дожидаясь даже начала чемпионата, водрузив на голову Сенны четвертую корону.

Следующей открыла свои карты «Феррари». 412T1, что значит 4 клапана на цилиндр, коих 12, поперечная (Трансверсале) коробка передач, 1-я модель новой серии, представлена была публике в конце января в Маранелло. Новый «гарцующий жеребец», привлекающий внимание более вздернутым, чем у предшественника, «носом» и хищными воздухозаборниками на боковинах кузова, живо напоминая чемпионские «Феррари-156» Фила Хилла и 312Т Ники Лауды. Впрочем, не приятными реминисценциями к прошлому была сильна новая машина. А именем своего создателя — ее автор, Джон Барнард, сконструировал четыре года назад последнего победителя Гран-при марки «Феррари».

Наибольшее внимание англичанин уделил организации воздушного потока. С этой целью, в частности, применен задний диффузор с шестью вертикальными ребрами, контролирующими прижимающую силу в районе задних колес.

О двигателе же особо заболел Жан Тодт. Новый менеджер «Феррари» переманил из «Пежо Тальбо Спорт» троих своих бывших сотрудников и даже сумел увести из «Мак-Ларена» самого Озаму Гото — «отца» всех побед «Хонды» в формуле 1 80-х годов. Начинает сезон команда с 12-цилиндровым, V-образным мотором (угол развала 60°) мощностью 780 л.с. при 15500 об/мин. А вскоре должен появиться новый двигатель — более широкий (75°), мощный и надежный.

И все же козыри «Феррари» не могли серьезно обеспокоить Сенну. Даже пилот «Скудерии» Герхард Бергер печально заметил: «Мечта о чемпионском титу-



В родных стенах Сенне не очень-то везет: за 11 сезонов ему лишь дважды удавалось выиграть Гран-при Бразилии.

ле для нас — не более чем мираж...» Но может быть, тогда «Мак-Ларен»?

Всю зиму «красно-белые» пользовались в спор-

тивной прессе наибольшим вниманием. Рон Деннис рискнул, поменяв надежный, но бесперспективный, с его точки зрения, мотор «Форд-Косворт» на совершенно неизвестный «Пежо». Французские инженеры во главе с Жан-Пьером Боди, пользуясь опытом конструирования моторов для спорт-прототипов, в последних числах декабря поставили на динамо-

метрический стенд модель A4. Этот 10-цилиндровый, V-образный (72°) двигатель был уже своего предшественника (на 80°) и развивал большее число оборотов. А в начале марта была готова новая версия — A6 — с четырьмя клапанами на цилиндр вместо пяти.

И сам Боди, и глава «Пежо Тальбо Спорт» Жан-Пьер Жабуй в 70-е — 80-е годы

работали в «Рено», где три сезона провел Ален Прост. Это обстоятельство, а также три чемпионских титула, которые француз принес Рону Деннису (и «Филип Моррису», что, может, даже более важно), лучше всяких слов говорили о том, что «маленькому Наполеону» не миновать очутиться за рулем «Мак-Ларена-Пежо». Действительно, менее чем за три недели до старта Гран-при Бразилии Прост приехал на тесты MP4/9 в Эшторил, где он за полгода до этого громко заявил об окончательном уходе из гонок. Десятки журналистов несколько дней ходили за чемпионом мира по пятам, но лишь 15 марта Ален заговорил: «Меня приятно удивил автомобиль... Я не поеду». И Сенна вздохнул еще свободней, потому что последний из «игроков», «Бенеттон», представлялся наименее опасным.

Команда не сумела удержать Барнарда, а Росс Браун не выглядел достойной заменой на посту главного инженера. Косвенно это подтверждало минимальное количество изменений в конструкции машины, которая и



Шеф «Пежо Тальбо Спорт» Жан-Пьер Жабуй и его тезка Боди.



по итогам прошлого-то сезона была лишь третьей. Правда, специалисты «Косворта» подготовили новый мотор «Цетек-R». Но с мощностью порядка 720—740 л.с. при 14500 об/мин его вряд ли можно было считать достойным конкурентом «Рено». К тому же в январе на испытаниях в Сильверстоуне разбился заменивший в команде ветерана Рикардо Патрезе Юрки-Ярви Лехто. Финн повредил четвертый и пятый позвонки, но, к счастью, без серьезных последствий. Тем не менее участвовать в первом Гран-при сезона он не мог, а из-за сорокадневного восстановительного периода программа подготовки «Бенеттона» претерпела вынужденные изменения.

Итак, перед началом сезона Айртон Сенна мог быть абсолютно спокоен — козыри его команды были, по крайней мере, не младше, чем у соперников. А уж что касается его собственного мастерства... Недаром же все кругом твердят, что он — лучший в мире.

И всего один только раз набежало облачко на эту лучезарную картину. За две

недели до начала Большого приза Бразилии Шумахер в Имоле показал лучшее время, опередив Сенну на 0,16 секунды. Но Айртон не склонен был придавать такой малости слишком большое значение: «Я не думаю, что уже гонка в Сан-Паулу покажет реальных наших конкурентов. Мы еще увидим в сезоне много захватывающей борьбы, но до этого должно пройти немало времени».

И Гран-при Бразилии начался. Начался так, как и предсказывали многочисленные пророки, — и в первый, и во второй день тренировок Сенна первый. «Феррари» и «мак-ларены» отстают на полторы-две с половиной секунды. Жан Алези жалуется на управляемость машины, особенно на неровных участках трассы. Мика Хаккинен и «заместитель» Проста Мартин Брандл мучались с педалью газа. Машина Бергера не отличалась надежностью. Воспользовавшись трудностями фаворитов, в третьем-четвертом ряду оказались «зауберы» и «минарди», однако от обладателя «поул-позишн» новичка Хайнца-Харальда Френтцена, а

также Джанни Морбиделли и Карла Вендлингера отделило две секунды. А значит, в гонке они не опасны.

Тем не менее вечером Сенна был задумчив: «Машина с трудом сохраняет траекторию в поворотах. Пару раз я чуть не вылетел. А «Бенеттон» чертовски быстро едет...» Что правда, то правда — Шумахер в пятницу проиграл 0,189 с, в субботу в самом начале квалификации улучшил время Сенны, и бразильцу ценой больших усилий стоило обойти его менее чем на треть секунды. Именно поэтому, даже когда тренировки прервал сильнейший ливень, Айртон не ушел с трассы, а, обув «мокрые» покрышки, отправился, как он выразился, «изучать обстановку» под проливным дождем.

Годом раньше дождь в Сан-Паулу помог бразильцу одержать победу. Но на этот раз небо над «Интерлагосом» не проронило в воскресенье ни одной капли. Правда, едва лишь зажегся зеленый сигнал светофора, Сенна наглядно продемонстрировал, что и на сухой трассе ему равных нет. Отлично стартовав, он

Бергер в Сан-Паулу отлично стартовал, перебравшись с 17 места на 8-е. Но через пять кругов отказал клапанный механизм мотора «Феррари».

с первых же метров вырвался вперед, и его отрыв стал расти прямо на глазах. «Вот и кончилась гонка», — подумали те, кто предрекал Сенне безоговорочное лидерство в чемпионате. И ошиблись.

Возмутителем спокойствия стал Шумахер. «Пропав» на старте маневр Алези, вынырнувшего из-за его спины на второе место, 25-летний немец быстро догнал «Феррари» и после недолгой, но напряженной и красивой борьбы обошел. А потом стал медленно, но неотвратимо настигать лидера. Поклонники бразильца не верили своим глазам — разрыв сокращался, пока на 19 круге не осталось менее секунды. А еще через два круга оба заехали заменить шины и заправить топливо. Механики «Вильямса» отлично справились с задачей, но все же бригада «Бенеттона»

была на секунду быстрее, и из боксов лидером выехал уже Шумахер.

Последующие тридцать кругов гонки стали для Сенны сплошным кошмаром. Он делал все что мог, он блестяще проходил повороты и с филигранной точностью обгонял отстающих на круг соперников. Он разделался сначала с Алези, шедшим четвертым, а затем и с Хиллом, наглядно показав разницу в классе между пилотами одной команды. Но все то же самое Шумахер делал раньше! И уходил все дальше...

А за пятнадцать кругов до финиша лучший в мире водитель не удержал лучший в мире автомобиль в относительно несложном левом повороте и вылетел с трассы. И пока трехкратный чемпион мира сидел запершись в «вильямсовском» автобусе, Михаэль Шумахер мчался к своей третьей победе в Гран-при. Он обошел второго призера на целый круг, чего в Ф1 не было уже восемь лет. Причем преимущество «Бенеттона» могло быть еще более весомым, если бы не невнимательность Эдди Эрвина.

На 35 круге гонки ирландец решил обогнать отставшего на круг Эрика Бернара, но забыл посмотреть в зеркало заднего вида. А именно в этот момент его стал обходить «Бенеттон» Йоса Ферстаппена. Молодой голландец очень неплохо показал себя в гонке и явно мог рассчитывать на место в шестерке. Но неожиданный маневр «Джордана» заставил Йоса резко крутануть руль влево. Левые колеса попали на траву, пилот попытался выровнять машину, она взлетела в воздух и упала на «Мак-Ларен» Брандла, шедший впереди. В результате сошли все четыре автомобиля. К счастью, обошлось без жертв, единственное повреждение — чувствительный удар колесом по голове получил Брандл.

Ферстаппен не сумел помочь своей команде, но и без его участия «Бенеттон» стал лидером Кубка конструкторов — впервые в своей истории. На старте нового чемпионата козыри английской «конюшни» и ее итальянского хозяина оказались наиболее весомыми. Но вот хватит ли у команды мастерства воспользоваться ими?

А. МЕЛЬНИК



вопросил в Аделаиде Айртон Сenna. — Они устроили мне настоящую обструкцию! Бразильские газетчики сочувственно кивали: действительно, обвинять великого Сенну — это уже перебор. Очевидно, в британцах выиграло национальное самолюбие. Подумаешь, обиделись! Трехкратный чемпион мира поставил на место зарвавшегося новичка. И правильно сделал — кому как не ему, победителю четырех десятков Гран-при, лучшему гонщику современности, учить уму-разуму молодых пилотов?

Возможно, такая точка зрения и возобладали бы. Если бы не Адам Купер. К несчастью для Сенны, корреспондент английского журнала «Автоспорт» 17 октября прошлого года после финиша Большого приза Японии зашел в боксы «Джордана» к своему приятелю Эдди Эрвину. Вместе с коммерческим директором команды Йаном Филлипсом, Рубенсом Барричелло и полудюжиной инженеров и механиков они как раз смотрели видеозапись гонки. В это время дверь с грохотом распахнулась, и на пороге появился Сenna в сопровождении своего инженера Джорджо Асканелли и пресс-атташе «Мак-Ларена» Нормана Хауэлла. Айртон огляделся — похоже, он не знал Эрвина в лицо. Догадливый Купер немедленно нажал на кнопку диктофона...

Эрвин: Здесь!

Сenna: Что ты, думаешь о своем поведении?

Эрвин: Я гонялся.

Сenna: Ты гонялся? А ты знаешь, что обя-



зан пропустить лидера, если отстаешь на круг?

Эрвин: Если бы ты ехал достаточно быстро, у тебя не было бы проблем.

Сenna: Я догнал тебя! И ты трижды оказывался передо мной в одном и том же месте, как ный идиот. Когда я обогнал тебя, ты должен был понимать, что я впереди. А когда оказался за Хиллом, ты тут же пристроился за мной. Ты рисковал, из-за тебя я мог вылететь с трассы.

Эрвин: Где именно я создал для тебя хоть какую-то опасность? Я коснулся тебя хоть однажды?

Сenna: Нет, но ты был так близок к этому, и я мог бы быть ным лидером.

Эрвин: Дистанция между нами была чуть ли не в милю.

Сenna: Если ты не будешь хорошо себя вести в следующей гонке, я найду способ тебя переубедить.

Эрвин: Судьи сказали: «Нет проблем. Все было правильно».

Сenna: Да? Посмотрим, что они скажут в Австралии.

Эрвин: Эй! Я ехал так, как было лучше для меня.

Сenna: Это неправильно, это непрофессионально. Если ты аутсайдер...

НИЧТО НЕ ЦЕНИТСЯ



Эрвин: Но я мог бы последовать за тобой, если бы ты обошел Хилла!

Сenna: Ты должен уступать лидеру и не делать того, что ты делал. Ты трижды чуть не столкнулся с Хиллом перед самым моим носом. В результате я мог бы «собрать» вас обоих.

Эрвин: Но это гонки! Я гонщик!

Сenna: Ты не гонщик, ты ный идиот.

Эрвин: Говори, говори. Ты просто оказался в неудачном месте в неудачное время.

Сenna: Я оказался в неудачном месте?

Эрвин: Я сражался с Хиллом.

ВОЗВРАЩЕНИЕ «ЧЕРНОГО ДЖЕКА»



Первые фотографии этого автомобиля, появившиеся еще летом прошлого года, не могли не заинтриговать. «Очередная революция в формуле 1!» — кричали заголовки в специальных журналах. Между тем с виду первенец новой команды «Симтек» не слишком отличался от своих собратьев из других «конюшен». Но одна деталь в его конструкции просто поражала — вместо привычного хитросплетения рычагов и тяг передней подвески от носового обтекателя машины вниз к колесам, под углом порядка 15°, тянулся кевларовый кожух. В его узком чреве находились и верхний и нижний рычаги подвески!

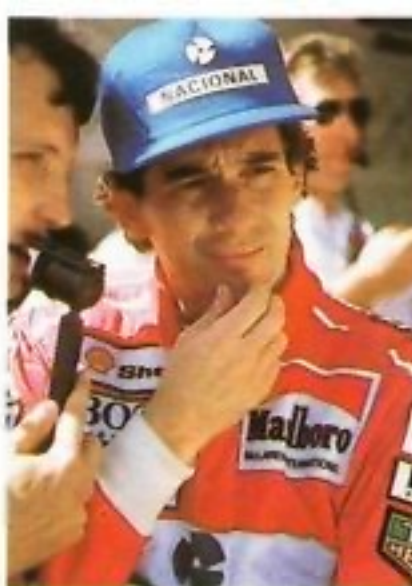
Автор сенсации 27-летний основатель и технический директор компании «Симтек РИСЕРЧ», базирующейся в Банбэри (графство Оксфордшир), Ник Уирт, несмотря на свой прямо-таки мальчишеский для инже-

нера формулы 1 возраст, уже заметная фигура в гоночном бизнесе. Среди клиентов возглавляемого им исследовательского центра — БМВ, «Лижье», «Ниссан», «Марч».

В 1990, через год после образования, «Симтек» принял участие в создании модели JS-33В для Ги Лижье. Затем последовала абсолютно засекреченная разработка шасси Ф1 для БМВ. Однако баварцы внезапно отказались от проекта, и наполовину готовые автомобили продали в команду «Андреа Мода Формула». Не доведенные до ума машины ехали из рук вон плохо, лишь однажды сумев пройти квалификацию. Третий заказ на автомобиль Ф1 поступил было от команды «Браво», но в связи со смертью ее основателя и владельца проект отложили до лучших времен.

Маята с подобной клиентурой, очевидно, надоела Уирту, и

ТАК ДОРОГО...



Эрвин: Я этого не помню. Я на самом деле не помню гонку.

Сенна: Точно. Ты не компетентен, потому и не помнишь.

Эрвин: Хватит, хватит. Это ты так думаешь.

Сенна: Будь осторожен, парень.

Эрвин: Буду. Я буду следить за тобой.

Сенна: У тебя будут проблемы не только со мной, но и со многими другими парнями и с ФИА. Можешь быть уверен!

Эрвин: Да? Хорошо.

Сенна: Ты узнаешь, насколько это хорошо.

Эрвин: Вали отсюда.

Сенна: Ты узнаешь.

Эрвин: Вали отсюда...

Сенна отвернулся и хотел было уйти, но потом передумал и, вновь повернувшись к Эрвину, левой рукой ударил его по лицу. Эрвин упал на стол. Сенна, продолжая кричать, бросился к двери.

Уже на следующий день Адам Купер продал пленку в десятки изданий. Через

несколько дней запись прокрутили по радио Би-Би-Си. Так что спустя неделю все, кто понимает английский, стали свидетелями безобразной сцены. Газеты и журналы на месте грязных ругательств ставили многоточия, а в радиопередаче купюр не делали.

В результате разразился скандал. Эрвин угрожал подать в суд. Сенна огрызнулся, обвиняя в некомпетентности судей, журналистов, всех на свете...

Кончилось тем, что обоих вызвали в суд. Правда, не в уголовный, до этого, к счастью для Айртоня, не дошло — очевидно, у Эрвина не хватило пороку. Но бразильцу пришлось давать объяснения Всемирному спортивному совету ФИА. Несмотря на горячую поддержку Фрэнка Вильямса и Жана Тодта, экс- и вице-чемпион был-таки осужден. Правда, условно — на шесть месяцев.

Тем не менее пять первых Гран-при сезона ему предстоит пройти буквально «на цыпочках» — малейший инцидент, и условное наказание обернется реальным.

Такая перспектива, конечно, малопривлекательна для пилота, привыкшего бороться только за победу — причем любой ценой. Поэтому, покидая здание на парижской площади Согласия, Сенна был расстроен и отказался от разговоров с журналистами. И тем не менее дисквалификация — не самое серьезное наказание для Айртоня. Гораздо хуже, что репутация великого пилота — умного, бесстрашного, сильного, которую долгие годы бережно создавал этот человек, в один миг оказалась под угрозой. И все вдруг увидели другого Сенну: несдержанного, невоспитанного, непорядочного.

Поправить положение будет очень трудно — труднее, может быть, чем стать шестикратным чемпионом мира.

Сенна: Правда? Тогда скажи мне, кого нужно пропускать — тебя или лидера гонки, обогнавшего тебя на круг?

Эрвин: Лидера гонки.

Сенна: Так в чем же дело?

Эрвин: Ты ехал слишком медленно, и я обогнал тебя, чтобы попытаться обойти Хилла.

Сенна: Правда? Как же я обошел тебя на круг, если ехал так медленно?

Эрвин: Дождь. На сликах ты был быстрее, но на «мокрых» покрышках — нет.

Сенна: Правда? Как же я обогнал тебя на «мокрых»?

он решил попробовать подняться на вершину Ф1 самостоятельно.

Многие считают девятого британскую команду формулы 1 самым грозным новичком за последние годы. Потенциал «конюшни» Уирта — не столько в наличии опыта строительства автомобилей Ф1, сколько в том, что хозяину «Симтек Гран-при» удалось заручиться поддержкой людей известных и влиятельных, создав настоящую «могучую кучку» мастеров своего дела.

Трехкратный чемпион мира сэр Брэдхэм, по прозвищу «Черный Джек», занял пост консультанта команды. Он же будет заниматься поиском спонсоров. А его младший сын, чемпион Британии формулы 3 и победитель «Ле-Мана-93» в категории GT, Дейвид, стал пилотом «Симтека».

Приглашение Брэдхэмов — отличный ход, значение кото-

рого трудно переоценить. Знаменитая фамилия, без сомнения, заинтересует многих инвесторов. Но, кроме того, у Уирта есть довольно тесные связи с сильными гоночного мира: помогал Нику создавать его фирму не кто иной, как Макс Мосли — президент ФИА.

Тем не менее путь «Симтека» отнюдь не усыпан розами. Главная проблема — деньги. Громкое имя Брэдхэма еще только должно принести команде финансовое благополучие, пока же «конюшня» вынуждена добывать «презренный металл» всеми правдами и неправдами. Так, «вторым номером» стал Жан-Марк Гунон — пилот весьма посредственный. Что подделает — за француза платит министерство молодежи и спорта. И платит прилично.

М. МЕДВЕДЕВ





ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Harley Harley 1605

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	4-тактный, 2-цилиндровый, V-образный (45°)
Расположение клапанов	верхнее
Привод клапанов	штанговый
Диаметр цилиндра/ход поршня	92,1/120,7 мм
Рабочий объем	1605 см ³
Мощность	более 100 л.с. при 5500 об/мин
Степень сжатия	8:1
Охлаждение	воздушное
Зажигание	магнето "Моррис-Mk5" с катушкой "Андруз" и двумя свечами на цилиндр

ТРАНСМИССИЯ

Коробка передач	"Андруз", четырехступенчатая со сближенными передаточными числами
Моторная передача	ременная
Сцепление	"Атлас", сухое, многодисковое, усиленное, с гидроприводом

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	замкнутого типа из труб квадратного сечения
Передняя подвеска	телескопическая вилка "Марцокки", диаметр несущей трубы 41,3 мм
Задняя подвеска	стальной маятник и моноамортизатор "Спакс", с прогрессивной характеристикой
Угол наклона рулевой колонки	26°
Вылет	95 мм (регулируется от 89 до 122 мм)
Шины (спереди/сзади)	"Метцелер", радиальные 110/70—18/170/16—18

ТОРМОЗА

Спереди	"AP-Локхид", два чугунных плавающих диска (Ø 300 мм) с 4-поршневыми скобами
Сзади	"Брембо", чугунный диск (Ø 220 мм) с плавающей 2-поршневой скобой

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

База	1475 мм
Сухая масса	215 кг
Скорость	более 240 км/ч
Электрооборудование	генератор 300 Вт, фары "Сибье" мощностью 220/180 Вт
Бензобак	алюминиевый, емкостью 18 л

машины («Хеджира-1605» на сотню килограммов легче «Уайд Глайд»). Мак-Интайр не предусмотрел в своей конструкции... подножки. Так что сами посудите, каково заводить эту машину. И как ее парковать.

Правда, низкие обороты холостого хода (800 об/мин) позволяют заводить прогретый двигатель достаточно хорошо «с толчка». Поэтому первый совет — не засиживайтесь долго в месте вашего назначения, быстренько сделали свои дела и — домой. Пока мотор не остыл.

Однако после того, как вы его завели — уверяю вас, вы получите большое удовольствие от езды. Во всяком случае я был приятно удивлен: это, действительно, мотоцикл, на котором нужно ездить, а не смотреть на него. Прежде всего — он удивительно спокойный. Несмотря на десятилетнюю давности мотор с чугунным блоком, в седле почти не чувствуется вибрации. Ускоряясь на низких оборотах, вы ощущаете лишь пальцами ног, что внутри «Хеджиры»

бьется могучее стосильное сердце. Даже набор специальных резиновых прокладок, предлагаемых фирмой «Бьюлл», не дал бы большего эффекта.

Прекрасно работает коробка. Легкого движения левой ноги достаточно для переключения передач. Кроме того, передаточные отношения подобраны на редкость удачно, это позволяет эффективно использовать мощность мотора — разительный контраст с серийной коробкой «Харлей-Дейвидсон». Красная черта на тахометре ограничивает число оборотов пятью с половиной тысячами, однако сам Джон наездил на своем детище менее трех с половиной тысяч километров и ни разу, по его словам, не превышал границу в 3500 об/мин. Это позволяло ему развивать 180 км/ч. Максимум же, на что способна «Хеджира», на высшей передаче — 253 км/ч.

Посадка на мотоцикле низкая, очень удобная. Дорожного просвета хватает даже в самых крутых поворотах. Правда, передняя подвеска слишком мягкая не толь-

ко на сжати, но и, особенно, на отбоек. Думается, вместо MIR было бы целесообразней установить амортизатор «Уайт Пауэр» с более тонкой настройкой. Особенно это актуально потому, что фантастические тормоза из-за не самой удачной вилки не могут раскрыть весь свой потенциал. Ко всему прочему я быстро обнаружил, что на этом мотоцикле довольно трудно сколько-нибудь эффективно применять торможение двигателем.

Зато с точки зрения управляемости «Хеджира-1605» заслуживает всяческих похвал. Соединив относительно длинную колесную базу дорожного мотоцикла с коротким вылетом гоночного, Дерек Читтенден добился прекрасных результатов. Машина получилась удивительно маневренной, способной преодолевать крутые повороты шоссе или лабиринт городских улочек. А в «быстрых» поворотах устойчива и достаточно легка, чтобы ее можно было без проблем «перекладывать» с одного бока на другой.

Одним словом, пять лет работы окупились сторицей. Джон Мак-Интайру удалось построить удачный мотоцикл — легкий в управлении, с прекрасной динамикой, комфортабельный и более рациональный, чем кажется на первый взгляд. Но всякому, кто пожелает сесть в седло «Хеджиры-1605-Харлей», я бы дал три совета. Первый — не забывать о клапане в выхлопной трубе. Второй — ездить на второй и третьей передачах. И, наконец, третий — не глушить двигатель на светофорах.

Мотоцикл Мак-Интайра — одна из наиболее запоминающихся двухколесных машин, на которых мне пришлось ездить. И тем не менее, думаю, что самым выдающимся достижением Джона было добиться разрешения дорожной полиции. Чего стоит одно название, которое получил мотоцикл в регистрационном документе — «Харлей-Дейвидсон Ту Уиллер Скутер Комбинейшн». Что и говорить, попытка Мак-Интайра построить гоночный «Харлей» порядком смутила полицейских.

А. КАТКАРТ

Фото Ф. МАСТЕРС





Как-то Антон Павлович Чехов заметил, что роман можно написать даже про чернильный прибор. Тому, кто сомневается в справедливости этого утверждения, я бы посоветовал познакомиться со Львом Михайловичем Шугуровым. Правда, не знаю как насчет чернильницы, а вот по поводу любого предмета, мало-мальски относящегося к автомобилю или мотоциклу, он с ходу может рассказать не одну увлекательную историю.

— Лев Михайлович, там, на заднем плане, в крохотном автомобильчике, — протягиваю ему выцветший снимок размером в спичечный коробок, — как вы думаете, кто бы это мог быть?

— Посмотрим, — чуть-чуть нараспев говорит Шугуров, снимая очки и вглядываясь в потускневшие черты минувшего. — Так, так. Да ведь это...

И далее следует захватывающий рассказ, слушая который, напрочь забываешь о том, что в соседней комнате ждут тебя срочная работа, невычитанные гранки и два посетителя.

— Напишите в ближайший номер, — с мольбой в голосе пытаюсь склонить к творческому сотрудничеству собеседника.

— К утру не успею. Вот послезавтра, пожалуй. Надо бы покопаться в архиве.

Порой складывается впечатление, что рабочий день обозревателя журнала «За рулем» и нашего постоянного автора длится все 24 часа. Только диву даешься, когда же Лев Михайлович успевает встречаться с героями своих материалов, побывать по многим адресам, заскочить на телевидение, чтобы прокомментировать автогонки, наконец, писать книги и статьи, за рукописями кото-

рых стоят в очереди редакторы многих изданий.

Со стороны может показаться, работа дается Шугурову без особого напряжения сил: дескать, сел и написал. Однако за этой видимой легкостью, кроме журналистского таланта, еще и годы конструкторского

труда на АЗЛК, где при непосредственном участии Льва Михайловича были созданы гоночные «москвичи» моделей ГЗ, Г4, «407-купе», двигатель формулы 1 ГД1, дружба со многими людьми, чьими руками создавалась отечественная автомобильная и мотопромышленность, кто

участвовал в становлении нашего автоспорта.

Публикуя сегодня материалы из личного архива Шугурова, мы поздравляем мэтра автомобильной журналистики с 60-летием и ждем от него новых удивительных рассказов.

С. НЕЧАЮК



Лев Шугуров в заводском музее АЗЛК у гоночного «Москвича-Г5» (в 1969 году изготовлено два экземпляра). Его вклад в эту машину — конструкция трансмиссии. Ведущим же конструктором по Г5 был его коллега Марк Мильштейн.



◀ Когда в 1967 году студии «Мосфильм» понадобилась «Антилопа-Гну» для съемок «Золотого теленка», инженер Шугуров и художник Левин «родили» вот такой игровой автомобиль: рама, мотор и оси — от УАЗа, колеса — от ГАЗ-А, остальное — фантазия.

С 1974 года Лев Михайлович — в новой ипостаси, председателя Московского клуба «Следопыты автотомостарины». Инженер и историк, журналист и организатор, он много лет вел там большую общественную работу. И, конечно, когда в мае 1989 года в столицу прибыл автомобиль «Итала» 1907 года, герой пробега «Пекин—Париж», трудно было удержаться от искушения — посидеть за рулем легендарного автомобиля.

Розыски документов по истории отечественного автомобилестроения, а особенно всего, что связано с прославленными дореволюционными «руско-балтами», не раз заканчивались успешно. Но самой ценной находкой Лев Михайлович считает этот снимок из семейной коллекции В.И. Иванова. На нем изображен гоночный «Руссо-Балт-К12-30» (их было два автомобиля) с гонщиком Г. Вия за рулем во время соревнований под Петроградом 10 июля 1923 года.



Наш спортсмен в 1989 году дебютировал в кроссе «Минт-400» в штате Невада под Лас-Вегасом. Советско-американский экипаж — Б. Утгард и А. Григорьев — выступал на машине «Джимко-Фольксваген-Баха-баг». Несмотря на то, что Л. Шугуров тщательно вел и счет кругов, и хронометраж, госпожа Удача не была милостива к «Джимко» — вышедший из строя генератор «испортил всю песню».



▲ «Москвич-407-купе» (1962—1965) существовал в двух экземплярах. Эти машины использовались не только в кольцевых, но и в зимних трековых гонках. Кстати, именно на ипподромных соревнованиях 1963 года на одном из этих автомобилей впервые в нашей стране были применены два горизонтальных двойных карбюратора «Вебер-40ДКО».



БАЛАШОВ ПРОТИВ БАЛАШОВА

Вскоре после выхода в прошлом году августовского номера АМС, в котором была опубликована беседа с серебряным призером личного чемпионата мира по зимнему спидвею Александром Балашовым, в редакцию позвонил сам герой материала.

— Зачем вы называли меня сильнейшим гонщиком? — негодовал Саша. — Как я теперь буду выглядеть в глазах товарищей по сборной?

— Да, но на вопрос, считаешь ли себя сильнейшим ледовиком сезона, ты ответил (приводим дословно): «Судя по результатам — нет, а по

тому, как еду, — да». И потом, ты ведь выручил нашу сборную на командном чемпионате мира, — настаивали мы.

— Это разные вещи, — упорствовал Балашов.

Спор зашел в область филологии и продолжать его было бесполезно.

— Следующий чемпионат покажет, что мы правы. Он пятиэтапный, стало быть, случайности исключены. Желаем тебе успеха, — на том и закончился наш разговор.

Первый раунд мирового чемпионата в Саранске подтвердил прогноз. Правда, по

итогам двух дней гонок Балашов набрал равную сумму очков (по 38) с прошлогодним победителем Владимиром Фадеевым, но и невооруженным глазом было видно, что Александр просто не торопится форсировать события на длинном пути соревнований.

А дальше, выражаясь футбольными терминами, игра пошла в одни ворота. Ни на одном из этапов Балашов не дал усомниться в своем превосходстве. Лишь раз и то, когда перед главным финалом воскресного дня в Ассене Александр уже был практически в ранге чемпиона, он по-

зволил себе занять второе место. И пусть читателей не смущают его 17 очков в Инцелле. Это дело случая, который, на наш взгляд, лишний раз говорит о несовершенстве новой системы розыгрыша личного мирового первенства, о чем мы еще поговорим.

А произошло вот что. Когда на дорожку стадиона, забитого, кстати, до отказа 20-ю тысячами зрителей, выехала четверка главного финала — Балашов, Сирениус, Иванов и Свенссон, погасли прожектора. Главный арбитр долго ждал, пока устранят неисправность, а потом принял

Место	Спортсмены	Страна	Саранск		Инцель		Алма-Ата		Ассен		Хамар		Сумма очков
			1-й день	2-й день	1-й день	2-й день	1-й день	2-й день	1-й день	2-й день	1-й день	2-й день	
1	<u>Александр Балашов</u>	RUS	20	18	17	20	20	20	20	18	12	20	185
2	<u>Пер-Олов Сирениус</u>	S	12	9	17	16	16	11	14	16	18	18	147
3	<u>Вячеслав Никулин</u>	RUS	10	6	12	18	12	14	18	20	20	16	146
4	<u>Владимир Фадеев</u>	RUS	18	20	9	8	14	18	16	9	14	14	140
5	<u>Валерий Иванов</u>	RUS	11	12	17	12	11	16	12	14	11	11	127
6	<u>Михаэль Ланг</u>	D	16	14	8	11	9	7	10	12	16	12	115
7	<u>Стефан Свенссон</u>	S	14	16	17	14	18	12	—	—	—	—	91
8	<u>Антонин Клатовски</u>	CZ	4	10	11	10	10	4	6	3	4	7	69
9	<u>Ярмо Хирвасойя</u>	SF	7	5	6	5	7	9	8	5	6	9	67
10	<u>Роберт Ян Муннеком</u>	NL	6	7	7	9	1	3	9	8	9	5	64
11	<u>Владимир Чеблаков</u>	KZH	9	8	4	1	4	8	11	4	7	6	62
12	<u>Лука Раваньяни</u>	I	2	—	10	7	8	6	7	11	5	4	60
13	<u>Яри Ахлбом</u>	SF	5	4	3	4	6	10	4	7	8	8	59
14	<u>Ола Вестлунд</u>	S	1	—	5	—	2	2	1	2	10	10	33
15	<u>Джон Фредрикссон</u>	S	8	11	1	—	—	—	—	—	—	—	20
16	<u>Бени Виннигер</u>	CH	—	2	—	6	5	—	3	1	1	1	19
17	<u>Франц Шифер</u>	A	—	—	—	—	—	1	5	6	2	—	14
18	<u>Свен-Эрик Бьёрклунд</u>	S	—	—	—	—	—	—	—	10	—	3	13
19	<u>Станислав Кузнецов</u>	KZH	—	—	—	—	3	5	—	—	—	—	8
20	<u>Стиг-Инге Бергерсен</u>	N	—	3	—	2	—	—	2	—	—	—	7
21	<u>Харалд Бауманн</u>	D	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	5
22	<u>Торбьен Бастивансен</u>	N	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	5
23	<u>Владимир Лумпов</u>	RUS	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	4

Примечание. Подчеркнуты фамилии спортсменов, которые в будущем году без отборочных соревнований завоевали право бороться за медали чемпионата мира.

ФИМ телеграммой попросила организаторов соревнований на Медео начать гонки в утренние часы. Вызвано это было тем, что фирма «Дорна» имела договоренность с Евровидением на трансляцию состязаний через спутниковую связь. Но речь-то, как оказалось позже, шла о московском времени. Федерация мотоспорта Казахстана странную просьбу не проверила и приняла к исполнению. Пришлось открытие гонок задерживать на полтора часа, немногочисленные зрители, отважившиеся спозаранку на поездку в Медео, откровенно скучали, не понимая, чем вызвано столь долгое ожидание.

Но основная оплошность организаторов состояла в том, что они позабыли нарастить лед. Через несколько заездов и чистки дорожки на входах в повороты и выходах шины стали касаться бетонного основания. Нашим ребятам к трудностям не привыкать: на каком только льду не приходилось стартовать дома, может быть, в том числе и поэтому им не оказалось равных на Медео.

В Ассене Балашов довел разрыв в очках от ближайшего соперника, Владимира Фадеева, до 41-го и стал недостижим независимо от двух последних гонок в норвежском Хамаре. И тут, думается, в самый раз вновь коснуться новой системы проведения чемпионата. В частности, так называемых финальных заездов, которые

представляются явно излишней надстройкой. На Балашове она не сказалась — сильнейший при любых обстоятельствах сильнейший. Но финалы, во-первых, обесценивают некоторые предварительные заезды и, во-вторых, они выгодны наиболее опытным гонщикам, которые, не имея сил ровно пройти всю длинную дистанцию чемпионата, способны сконцентрироваться на главных поединках. Примеры тому — Сирениус, Ланг, Клатовски. Во всяком случае, если бы в зачет каждому участнику шли только очки, набранные по прежней, но ставшей ныне промежуточным звеном в таблице заездов, участники расположились бы в несколько ином, и бесспорно, более справедливом порядке.

Впрочем, это не касается шведов Джона Фредрикссона и Стефана Свенссона. Первый получил травму в Инцеле и выбыл из борьбы фактически в начале чемпионата, второй был помещен надолго в госпиталь после падения в национальном первенстве перед гонкой в Ассене. Возвращение его в спидвей — под большим вопросом.

Как-то в тени на старте первенства остался 23-летний Вячеслав Никулин из Дальнегорска Приморского края. Его седьмое и одиннадцатое места в Саранске не вселяли надежд в окончательный успех. К тому же Слава был единственным российским гонщиком, не имевшим спон-

сорской поддержки в подготовке мотоцикла. Напомним, что Балашов уже не первый год пользуется услугами Рольфа Кольба, Фадеев и Валерий Иванов заключили контракт с голландской фирмой Рольфа Тайса. Руководители нашей сборной рекомендовали взять на обеспечение Никулина известному в Германии настройщику моторов Эрику Байеру, но тот не спешил с ответом: шефствовать над гонщиком, который на чемпионате России 1993 года был лишь десятым, — серьезный риск для фирмы.

Однако то ли на Байера действовали советы наших тренеров, то ли впечатлили успехи других россиян, но в Инцель он приехал с двумя подготовленными моторами для Вячеслава. И тот быстро доказал, что с выбором немец не ошибся. С каждой гонкой он стремительно продвигался вверх по этажам турнирной таблицы. Да так шустро, что стал претендентом на призовое место.

К сожалению, в нынешнем сезоне не смог вмешаться в борьбу за медали Владимир Фадеев. Дважды — в Инцеле и Ассене — он падал по вине Ланга и Сирениуса, и каждый раз после этого ему пришлось выступать на чужих мотоциклах. Любому гонщику скажет, что езда в таких случаях превращается в мучение. Эти постоянные обидные неудачи, думается, к концу чемпионата психологически надломили Фадеева. Конечно, его

компромиссное решение — всем четверым дал по 17 очков. Больше других пострадал от этого Александр, поскольку пять своих предварительных заездов выиграл, а в итоге не досчитался трех очков.

Настоящий бенефис устроил Балашов на Медео в присутствии родителей, приехавших из Лениногорска повидаться с сыном. За два дня он не потерял ни одного очка, и его победа в чемпионате была предрешена. В воскресенье главный финал был чисто русским: Балашов, Фадеев, Иванов, Никулин. Кстати — единственный случай в нынешнем первенстве. Жаль, что происходило это на глазах весьма скромного числа зрителей.

Дело в том, что месяца за два до открытия чемпионата

Вот он счастливый миг победы — Александр Балашов чемпион мира.

четвертое место — не показатель истинного мастерства прошлогоднего чемпиона.

Перед заключительным этапом у Балашова — 153 очка, Фадеева — 112, Сирениуса — 111, Никулина — 110, Иванова — 105. Медалей — две, претендентов — четверо. Так что сомнения о досрочном распределении мест и бесполезности заключительных гонок на этот раз не подтвердились.

Соревнования в Хамаре проводились на крытом катке, где совсем недавно били мировые и национальные рекорды олимпийцы-конькобежцы. Замкнутость пространства прекрасного зала, близость трибун не испугали гонщиков. Балашов уже в ранге чемпиона позволил себе расслабиться, но на второй день показал свое мастерство, с блеском выиграв все заезды. Конечно, украшением состязаний стала дуэль Никулин — Сирениус. Швед, который вдвое старше нашего гонщика, сражался с



истинно юношеским задором. И все же Вячеславу удалось в первый день опередить ветерана ледового спидвея. Казалось, серебряная медаль у Никулина уже в кармане. Сирениус,

однако, не сдался и в воскресенье на какое-то мгновение пересек раньше финишную черту, оттеснив тем самым россиянина на третье место. Надо же — десять гонок и

разрыв всего в одно очко. Невольно приходит мысль: если бы сотрудничество с Байером началось в Саранске, быть бы Никулину серебряным призером.

МЫ ЛОМИМ, ГНУТСЯ ШВЕДЫ...

Предстартовая лихорадка накануне командного чемпионата по зимнему спидвею началась для нас почти за неделю до его открытия, еще в аэропорту Алма-Аты во время регистрации пассажиров, участников Гран-при Казахстана, на самолет, выполнявший рейс в Ганновер с посадкой в Москве. У спонсора Александра Балашова, Рольфа Кольба и сопровождавших его лиц, не оказалось авиабилетов. Те, кто хорошо знают этого экстравагантного немца, утверждают, что подобное случается с ним нередко.

Саша метался по просторам аэровокзала с пачкой немецких марок в надежде обменять их на местные тэнге и купить билеты для своего шефа. Тщетно, валютные пункты еще были закрыты. Кольб непрерывно со смаком засыпал в ноздри нюхательный табак и сокрушался: «Катастрофа! Катастрофа!» В конце концов, когда посадка

была уже завершена, Рольфа каким-то образом препроводили в самолет. Но на прощание он бросил фразу, которая вызвала смущение у руководителей нашей сборной: в Швецию, на командный чемпионат, Балашов, вероятно, не приедет, так что выступайте там без него. Лишиться лидера команды — это не шутка. Как сказал бы Кольб, «катастрофа». Не веря в реальность его угрозы, руководитель команды Юрий Кузьмин и старший тренер Сергей Старых все же включили в состав вместе с беспорными кандидатами Владимиром Фадеевым и Валерием Ивановым молодого, но прогрессирующего в каждой гонке Вячеслава Никулина.

Прибыв в Карлстад, мы сразу же отыскивали «Скандикотель» — штаб-квартиру чемпионата — и тщательно обследовали автостоянку: машины Кольба не было. Неужели он сдержал свое обе-

щание? Однако поздно вечером, когда я вместе с Валерием Ивановым распаковывал сумки, в дверь нашего номера постучали — ба! Саша Балашов — собственной персоной. Сразу отлегло от сердца: команда в сильнейшем составе.

Но злоключения на этом не кончились. На следующий день перед официальной тренировкой Рольф Кольб наотрез отказался отдать лицензию Балашова и предоставить ему мотоцикл. Причину такого поведения я лично объяснить не берусь. То ли хитрый немец цену себе набивает, то ли намекает на какую-то компенсацию. Наконец эта нервотрепка надоела Юрию Кузьмину, и он решительно заявил Кольбу: «Срок подачи заявок истекает через пять минут. Если через три у меня не будет лицензии Балашова, обойдемся без него, включая в команду Никулина». Рольф

сдался до истечения срока ультиматума.

Перекусывая на скорую руку в нашем «Икарусе» перед тренировкой, мы разговаривали с Сергеем Старых о шансах команд на победу. «Потенциально наши ребята сильнее — все с титулами победителей мировых первенств, — размышлял Сергей Александрович, — зато шведы у себя дома. Помнишь прошлогодний чемпионат в Ассене, когда Сирениус заявил, что они вернут упущенную победу в Голландии именно здесь, в Карлстаде? И потом, ты видел дорожку стадиона? Настоящий паркет. В таких идеальных условиях мы не привыкли выступать, любим избитый лед, рывины и ухабы».

В самом деле такой ровной, будто стекло, без единой трещины, дорожки я, признаться, еще не видел. Было желание вытереть ботинки, прежде чем выйти на нее. Вдобавок замысловатая



Так что поздравим Балашова, снимем шляпу перед спортивным долголетием Сирениуса и отметим рывок Никулина из неизвестности в лидеры мирового спидвея.

Слава начинал с гаревых гонок во Владивостоке, в одной из сильнейших наших команд. У него — прекрасный старт, чувство мотора, высокое тактическое мастерство,

позволяющее находить единственно верное решение в самых сложных ситуациях на дорожке. И если Балашов вновь позвонит в нашу редакцию, мы воздержимся от

уверенного прогноза насчет исхода будущего чемпионата мира.

Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА

машина горячим паром доводила поверхность до зеркального блеска. «Хэлло!» — послышалось рядом. Оглянулся — мой старый знакомый Пер-Олов Сирениус тоже любит лед. Лишить себя возможности побольше узнать о зимнем спидвее в Швеции, считающейся родиной этого вида спорта, от такого компетентного собеседника я не мог. Ведь Сирениусу в марте исполнилось 47 лет, он — единственный гонщик в мире, имеющий 13 медалей разного достоинства за выступления в командных чемпионатах. Даже у нашего знаменитого Юрия Иванова их на пять меньше.

Итак, в Швеции сейчас более 50 спортсменов-ледовиков, они объединены в 10 клубах, которые образуют две лиги. Каждая команда обязана иметь в своем составе как минимум двух юниоров, выступающих наравне со взрослыми. Помимо личного чемпионата, ежегодно проводятся клубные и парные соревнования по круговой системе — в гостях и дома. В высшей лиге представлена также одна коман-

да Финляндии. Регулярно устраивается и первенство Скандинавских стран с участием гонщиков Дании, Норвегии, Финляндии и Швеции. Благоприятные климатические условия на севере этого королевства позволяют начинать зимний сезон в ноябре и заканчивать в апреле. На мой вопрос, в скольких соревнованиях участвует ежегодно Сирениус, последовал ответ: 25—30. Что ж, российским гонщикам остается только позавидовать шведским коллегам, хотя долгой и суровой зимой мы тоже вроде бы не обделены. Как, впрочем, и ледовики Казахстана, за которых мы по старой памяти переживали, как за своих.

А повод для серьезных волнений за бывших соотечественников представился уже в первом заезде. Казахстанец Чеблаков, над которым, кстати, тоже шефствует Кольб, начав гонку последним, на прямой развил бешеную скорость. Ему следовало бы попытаться обойти соперников по большому радиусу. Но он занял внутреннюю бровку поворота и тут же ударился в голландца

Тьитте Боостму. Тот, вылетев из седла, сбил немца Гюнтера Бауэра. Мчавшийся чуть впереди швед Стефан Свенссон чудом увернулся от едва не накрывших его мотоциклов и тел соперников. Это было действительно страшно: машины с беспомощными спортсменами пробили и раскидали в стороны уложенные в два ряда целлофановые мешки с соломой высотой в полтора метра, пролетели над предстартовой зоной, где обычно много народа, и ударились в металлическую сетку, ограждающую трибуну. Всех троих машины скорой помощи увезли в госпиталь. Вскоре по радио стадиона прозвучало сообщение, вызвавшее облегченный вздох болельщиков: у голландца лишь перелом предплечья, у Бауэра порезы на ноге, а виновник падения и вовсе отделался ушибами.

Три команды — Нидерландов, Германии и Казахстана — оказались в неполных составах. Стало быть, в большинстве заездов будут участвовать не четверка гонщиков, как обычно, а трое и даже двое. Дорожка стала

просторнее, что оказалось на руку шведам. Не встречая толкучки в поворотах, требующих тактического мастерства, они легко использовали в качестве главного оружия максимально возможную скорость своих более мощных мотоциклов. Особенно неудержим был Сирениус. В некоторых заездах, к восторгу публики, он позволял себе демонстрировать цирковые номера: при выходах из поворотов поднимал мотоцикл на заднее колесо и в такой акробатической стойке на прямой оставлял всех соперников позади. Во время чистки льда, а это происходило крайне редко (он почему-то никак не желал колоться), поинтересовался у Сирениуса, кто готовил ему двигатель? «Мой приятель, лучший настройщик в Швеции, — ответил он. — Такого резвого мотора я не имел за всю свою многолетнюю спортивную карьеру».

Наши сражались отчаянно, но порой безуспешно. Помимо скорости, шведы часто применяли приемы, выходящие за рамки правил. Вот Иванов выиграл старт, первым вошел во второй по-



«МЫ ИМЕЕМ ВЕЛИКОЛЕПНОЕ ШОУ»

Наш корреспондент беседует с президентом трековой комиссии ФИМ Гунтером Сорбером.

— Нравится ли вам, господин Сорбер, новая многоэтапная система проведения чемпионата мира?

— За новую систему проголосовали ногами болельщики. Почти все этапы проходили при аншлаге. Пожалуй, лишь на Медео публики было не густо, но это результат недоразумения между ФИМ

и «Дорной». Гонщикам новая система тоже пришлась по душе. Теперь они в течение всего зимнего сезона выступают в соревнованиях высокого уровня и благодаря заключенному нами контракту с «Дорной» получают за свою работу немалые деньги. Скажем, призовой фонд одного дня соревнований — тридцать тысяч долларов.

ворот, заняв внутреннюю бровку. Однако настигший его Свенссон подкатывает слева и плечом бесцеремонно отталкивает Валерия в сторону. Да так, что наш гонщик едва удерживается в седле. Подобные приемы в исполнении Свенссона и Сирениуса испытали на себе и Фадеев с Балашовым. Судья же смотрел на все это сквозь пальцы.

Кстати, о Балашове. Ему была отведена роль запасного участника нашей сборной. Для непосвященных в тонкости командной борьбы поясню, что это вовсе не тренерский удар по авторитету известного мастера, а наобо-

рот, признание его особой значимости. Дело в том, что запасной имеет право дважды заменить любого из своих товарищей, разумеется, в самых ответственных заездах.

Счет неумолимо рос в пользу шведов, а Саша к своей главной миссии был, похоже, явно не готов. Еще утром он жаловался на недомогание и на дорожке выглядел вялым, безынициативным, вел борьбу без присущего ему напора. В первый день Балашов одержал всего одну победу — над Михаэлем Лангом. Остальные, самые важные встречи проиграл: Свенссону и дважды Си-

— Вполне реально, что гонщики одной страны, скажем России или Швеции, займут первые четыре места. По правилам двое слабейших из них должны быть заменены на следующий год своими соотечественниками из отборочных соревнований. Стало быть, может получиться, что даже бронзовый призер лишится права вновь бороться за чемпионский титул. Не кажется ли вам это несправедливым?

— Если бы не было такого правила, то года через три чемпионат мира превратился бы в русско-шведский матч. Это вынужденная мера, позволяющая спортсменам других стран накопить мастерство в соревнованиях самого высокого уровня. Уже сейчас, и мне это приятно отметить, явно прибавляют гонщики Италии, Норвегии, Голландии, других государств. Моя задача как президента трековой комиссии — расширить рамки ледового спидвея, сделать чемпионат истинно мировым, с участием примерно равных по силам спортсменов. Что касается Фадеева и Иванова, оказавшихся за чертой призеров, то им дается шанс — выступить в полуфинале отборочных соревнова-

ний и в случае успеха в будущем году бороться за чемпионский титул.

— И все же в летнем спидвее шестиступную систему чемпионата мира отвергли.

— Тем не менее, я убежден, что будущее именно за ней. Ежегодно проводится множество соревнований по спидвею, но практически все они отборочные, в которых главная задача каждого участника — не победить, а попасть в восьмерку сильнейших, чтобы продолжить борьбу на следующем этапе. Эти гонки собирают немного зрителей, их игнорирует и телевидение — основной поставщик денежных доходов Федерации. Иметь такое великолепное шоу, как личный чемпионат мира, и устраивать финал в один день — недопустимое расточительство. Кроме того, полагаю, что истинным чемпионом должен быть не сильнейший в какой-то конкретный день, а самый стабильный гонщик в нескольких решающих соревнованиях.

— Так почему же на конгрессе ФИМ победили ваши оппоненты?

— Победили те делегаты, которые представляют интересы боссов, владельцев, президен-

тениусу. Если бы из шведского ансамбля явно не выпадал Свен-Эрик Бьерклунд, набравший только шесть очков, разрыв в счете мог бы стать катастрофическим. Сирениус выиграл все эти заезды, а Свенссон потерял всего два очка. Только за счет более ровных результатов наших ребят мы уступили всего 36:40. Так что оставалась надежда наверстать упущенное. Думается, главный вывод, который сделали для себя российские гонщики, состоял в том, что одной высокой техникой езды шведов не возьмешь. Тем более, если судья — поклонник силовой борьбы.

Воскресная программа началась для нас с огорчения: Фадеев финишировал только третьим после Сирениуса и голландца Роберта Яна Муннекома. Затем встрепнулся Бьерклунд и неожиданно проиграл лишь Лангу. Разрыв в счете увеличился до восьми очков.

И вот следующий заезд. На дорожке всего двое — Свенссон и Иванов. На трибуне при выходе из виража мне вдали видны только их спины. Швед быстро приго-

товился к старту, тут же ленточка взмыла вверх, и Свенссон стремительно вошел в первый поворот, а Валерий так и остался стоять, недоуменно повернув голову к судейской будке. Арбитры на дистанции красные флаги не выкинули и позволили Стефану спокойно отмерить четыре круга с финишной отсашкой. На стадионе воцарилось гробовое молчание. Все зависело от главного судьи: если он признает этот заезд действительным, шведов можно поздравлять с досрочной победой в чемпионате — одиннадцать очков нам уже не отыграть.

Вот как прокомментировал мне вечером в номере отеля этот эпизод сам Валерий Иванов: «На дорожку со Свенссоном мы выехали вместе, он сразу же приготовился к старту, а я остановился в полутора метрах от ленточки. Не спешу: ведь по правилам у меня в запасе две минуты, может появиться третий участник. Но главное, видя решимость шведа, подумал, а не поиграть ли на его нервах. Однако не успел надеть очки, как был дан старт. Что делать? Ринуться

XVI командный чемпионат мира по мотогонкам на льду Карлстад, 26—27 февраля:

1. Россия — 77 очков: В. Иванов — 25 (12+13), В. Фадеев — 25 (14+11), А. Балашов — 27 (10+17);
2. Швеция — 75: С. Свенссон — 30 (16+14), П.-О. Сирениус — 35 (18+17), С.-Э. Бьерклунд — 10 (6+4);
3. Германия — 40: Г. Бауэр — 0, Г. Ланденхаммер — 13 (7+6), М. Ланг — 27 (15+12);
4. Казахстан — 25: В. Чеблаков — 3 (0+3), С. Кузнецов — 13 (9+4), Н. Попов — 9 (6+3);
5. Нидерланды — 22: Т. Боотсма — 0, Я. де Пруис — 9 (5+4), Р.Я. Муннеком — 13 (2+11)

тов, называйте их как хотите, профессиональных клубов Британской, Датской и Шведской ассоциаций спидвея. Я — сторонник профессионализма в спорте, но противник такого отношения, когда тот же босс считает гонщика своей собственностью. Ведь спортсменов не спрашивали, какую систему — старую или новую они предпочитают, просто напомнили, что главное для них — выступления в национальных клубных чемпионатах, иначе контракты будут расторгнуты. Так мы оказались по разные стороны баррикад. А ведь конфликт возник лишь из-за личных амбиций, чисто спортивной подоплеку он не имеет. Нам говорят, что шестиэтапный финальный чемпионат помешает проведению национальных первенств. Но можно сесть за стол переговоров и составить оптимальный календарь всех соревнований, времени от ранней весны до поздней осени предостаточно. Нас упрекают, что ФИМ мало платит гонщикам в своих состязаниях. И это неправда. Мы нашли спонсоров, которые выделили на не состоявшийся шестифинальный чемпионат два миллиона долларов. Я подсчитал, что победи-

тель должен был получить не менее трехсот тысяч. А это уже близко к гонорарам футболистов и теннисистов.

— Какие новинки спидвея ждут нас в будущем?

— С этого года не будет разыгрываться Кубок европейских чемпионов и командное первенство мира. Тем самым мы освободили дорогу личному чемпионату по новой системе. Кроме того, большинство членов трековой комиссии склонны к тому, чтобы исключить и гонки по длинному треку: эти соревнования популярны лишь в Германии и Голландии. Но мы идем не только по пути сокращения. В ближайших планах — импортировать в Европу заокеанского уроженца дикт-трек (по-русски — земляной). Я видел эти состязания и уверяю вас — великолепное зрелище. Гонки проводятся по четырехсотметровой дорожке, и в каждом заезде участвуют по шестнадцать спортсменов. Единственным затруднением для европейцев, как мне представляется, будет знакомство с новой техникой: в дикт-треке используются более мощные, чем ЯВА, машины, в основном — японские.

Беседу вел Б. ЛОГИНОВ

в погоню — бесполезно. Выход и, думаю, единственно правильный нашел мгновенно: не двигаться, пока Свенссон не закончит дистанцию, всем видом и спокойствием давая понять главному арбитру, что он совершил ошибку. А она явная, к старту-то я еще не подъехал».

К чести судьи надо признать, что после долгого раздумья он решил провести перезаезд. Нервы у Валерия оказались крепкие. Проиграв старт, он на одном из поворотов фирменным свенссоновским приемом оттолкнул соперника с внутренней бровки и финишировал первым. Разрыв в счете после этого стал стремительно сокращаться. Наконец разошелся Балашов — уверенные победы в трех заездах, в том числе и над Сирениусом. По-бойцовски вел борьбу Владимир Фадеев, часто наказывая вчерашних шведских обидчиков их же приемами. Словом, наша команда разошлась не на шутку.

После 36-го заезда, когда Балашов в очередной раз привез на финиш три очка,

разрыв в счете достиг минимума — 69:70. Настала очередь Александра, как запасного участника, выполнить возложенную на него роль. В 40-м, заключительном заезде он заменил Иванова и в принципиальнейшем поединке со Свенсоном поставил победную точку. Окончательный счет — 77:75 в пользу сборной России, которая впервые на командных чемпионатах выступала под своим трехцветным флагом. Не забудем, что россияне, но в составе коллектива СССР и однажды СНГ тринадцать раз завоевывали золотые медали в этом первенстве. Теперь «чертова» дюжина преодолена. Дальше будет легче? Вероятно, нет. На заключительной пресс-конференции П.-О. Сирениус вновь сокрушался по поводу упущенной победы. По его словам, это уже четвертый случай, когда фортуна отворачивается от шведов. А напоследок пообещал непременно победить русских в будущем году. Думаю, у наших ребят есть на этот счет свое мнение.

Б. ЛОГИНОВ



Своего апогея он достиг спустя три недели после благополучного финиша участников 16-го «Дакара» в Евро-диснейленде под Парижем. Мировые информационные агентства передали сенсационную вест: Жан-Клод Фенуй, впервые возглавлявший оргкомитет Большого Африканского Приключения, отстранен от организации марафона в будущем. Решение принято фактическими хозяевами гонки — компанией «Амори Спорт Организасьон».

А ведь как все хорошо начиналось. Фенуй ретиво взялся за дело, будто стремясь доказать, что он именно тот человек, которому по силам вернуть «Дакару» былую привлекательность.

Прежде всего он проложил совершенно новый маршрут, решив довести гоночный караван до столицы Сенегала и вернуть его затем в Париж. Были снижены стартовые взносы, стоимость транспортировки и продовольственного обеспечения. Учтя ошибки своих предшественников, Жан-Клод задумал придать больше состязательности марафону.

В последние годы стало традицией — в спортивном плане «Дакар» фактически заканчивался через три-четыре дня после старта — на одном из спецучастков кто-то из фаворитов благодаря чистой случайности вырывался на час-полтора вперед, оставшуюся же часть дистанции гонщики преодолевали в «трамвайном» темпе. Фенуй применил до гениальности простой прием. Первую часть рейда он составил из не особо сложных спринтерских участков, путь же в Париж, напротив, представлял набор навигационно сложных, длинных отрезков.

Все бы было хорошо, но вот некоторые другие нововведения Фенуя многим пришлись не по душе. Размолвка с ФИА по поводу прав на телетрансляции привела к тому, что марафон выпал из календаря Кубка мира по ралли-рейдам.

Этим обстоятельством, похоже, больше других был расстроен прошлогодний обладатель кубка — «Ситроен». Видимо, по этой причине «двойной шеврон» не спешил выставлять свои машины. А

«БЕЛЫЕ НИТКИ»

едва ли не в последний момент решившись на этот шаг, заявил на старт лишь два «ZX-Эволюсьон» Пьера Лартига и Юбера Ориоля. Дескать, фирма рассматривает участие в «Дакаре» лишь как заключительный этап подготовки к грядущим кубковым баталиям.

Шквал гневных нападок фаворитов вызвало и другое решение Фенуя. Вновь желая подсобить любителям, он запретил предварительную разведку трассы.

И все же никакие ограничения не смогли помешать соперничеству двух грандов — «Ситроена» и «Мицубиси». Последняя, кстати, в пику

«Ситроену» заявила на гонку четыре машины, две из которых были с иголки новыми прототипами. Помимо увеличенной до 350 л.с. мощности и крутящего момента, машины Бруно Сабби и Кенджи-ро Шинозуки щеголяли модными аэродинамическими платьями прекрасного кевларового покроя. Немногим хуже были и «старые» машины группы ТЗ, вверенные заботам Эрвина Вебера и Жана-Пьера Фонтенэ. Но ничто не спасло франко-японскую команду от полного разгрома.

Дамоклов меч начал стремительно опускаться на «Мицубиси» еще в самом начале гонки. Несмотря на то,

что «Пажеро» считается чуть более быстроходной машиной, чем ZX, лишь на первом спецучастке в Шейе по дороге из Парижа в Бордо (в этом году пролог не проводился) прототипы Сабби и Лартига закончили с одинаковым временем. Затем «ситроены» стали медленно, но уверенно отрываться от «Мицубиси».

К тому же по прибытии в Африку, на первом спецучастке в Марокко, прошлогодний триумфатор «Дакара» Сабби лишился всяких шансов на победу. На полном ходу колесо его «Пажеро» провалилось в яму. Девять часов отставания, разумеется, не под



СЕМЕЙНОГО СКАНДАЛА

силу ликвидировать даже такому «пустынному волку». Два «ситроена» тем временем шли впереди. Правда, вскоре картина для штаба «двойного шеврона» перестала выглядеть столь радужной.

Во второй день нового года на этапе между Тан-Таном и Даххлой красный автомобиль под номером 207 загорелся. К счастью для Ориоля и его штурмана Жилия Пикара, вовремя сработала обычно довольно капризная система автоматического пожаротушения. Тем не менее экипаж потерял полтора часа драгоценного времени.

Впрочем, дальше все складывалось в пользу «ситроеновской» команды. На промежуточный финиш к берегам Розового озера Лартиг «привез» ближайшему из преследователей — Шинозуке — почти час. Это было 5 января, 7-го же перевернулся и покинул трассу и до этого испытывавший серьезные трудности с мотором Эрвин Вебер. Мало того, именно здесь, на очень сложном с точки зрения навигации двухдневном этапе, оба «ситроена» обставили «Мицубиси» еще на несколько часов. Теперь ближайший «Пажеро» отставал от Лартига аж на четыре с половиной часа! Ка-

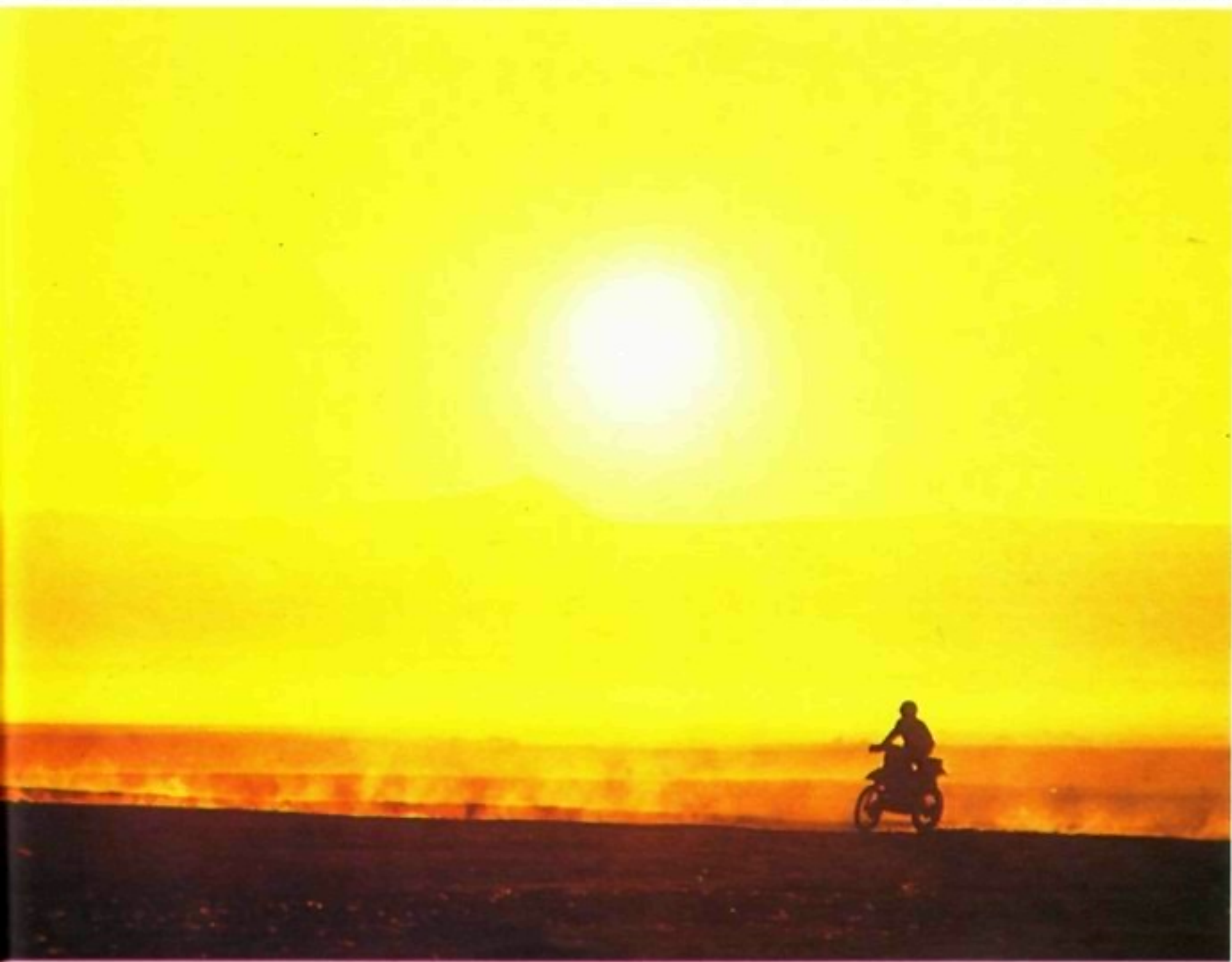
залось, гонка завершена. Вышло напротив — основные события только начинались.

Фенуй не делал тайны из того, что 660-километровый 14-й спецучасток, намеченный на 9 января, должен был решить судьбу всего рейда. Так оно и вышло, но, к сожалению, не совсем в том смысле, какой вкладывал в это Жан-Клод.

На преодоление Мертвых дюн Большого Эрга организаторы выделили участникам слишком мало времени. По общему мнению, этот участок нельзя было пройти менее, чем за сутки-двое. К вечеру этап отменили, но еще в середине дня Саби и Фонтенэ, от-

чаявшись пробиться напрямую, решили «гору обойти» и углубились в пески Большого Эрга. Где и заночевали.

Когда к 14:15 следующего дня оба «мицубиси» — единственными из всех — благополучно закончили этап, руководство команды потребовало засчитать им победу, на что технический консультант рейда Жак Режиc заметил: «Мицубиси» — двое, остальных — полторы сотни! Этап был отменен, а Ульрих Бремер, шеф франко-японской «конюшни», связавшись с Парижем, снял машины Фонтенэ и Саби с гонки. Если учесть, что Вебер сошел еще раньше, а вдохнуть жизнь в





Удивительно, как буквально за час посреди песков механики ухитряются разбить отменно оснащенную мастерскую.

ситуаций и вправду не существует. И вот уже Саби и Фонтенэ ночуют в песках, а Бремер терзает организаторов требованиями засчитать им победу. Получив же отказ, встает в позу и снимает с гонки своих пилотов.

Этот ход принес Бремеру существенные выгоды. Гонщиков «Мицубиси» теперь величали не иначе как героями, возрождающими «истинный дух Дакара». «Ситроен» же едва ли не обвиняли в нечестной победе. Люди из «Мицубиси», сочувствующая им пресса и болельщики в открытую говорили, что засчитай-де Саби с Фонтенэ победу на этом злополучном этапе, они бы первенствовали и во всем рейде. И все забывали почему-то, что даже получи все участники пять часов штрафа, Саби не приблизился бы к Лартигу ближе, чем на шесть часов. Фонтенэ, правда, вышел бы в лидеры. С

автомобиль Шинозуки механикам так и не удалось, то это полностью выводило «Мицубиси» из игры.

Что было потом, вы знаете — грандиозный скандал,

приведший к отстранению от дел Жана-Клода Фенуя. Но так ли уж виноват в нашем случае стрелочник?

Судите сами. Неудачи сыпались на франко-япон-

скую команду с самого старта. А провал на двухдневном последакарском марафоне сделал положение команды катастрофическим. Но оказалось, что безвыходных

НА МИР ПОСМОТРЕЛИ, СЕБЯ ПОКАЗАЛИ

Воображаемый дневник российских участников «Дакара-94»

27 декабря 1993 года. Париж.

Мы прибыли сюда в полном соответствии с русской поговоркой «на мир посмотреть да себя показать». В самом деле, какой добрый молодец откажется сразиться со Змеем Горынычем — будь то сказочный многоголовый дракон или вполне реальные монстры пустыни, вышедшие из ангаров «Ситроена» или «Мицубиси». Попробуем и мы. Мы — это заводские команды ВАЗа и КамАЗа и мотоциклисты «Таиспорт» из Москвы.

Камазовцам нужна победа как никогда. На заводе проблемы, но команда выставила три мощных грузовика, два из которых с колесной формулой 4x4 оснащены пятисотильными двигателями с двумя турбокомпрессорами, промежуточным охлаждением воздушного наддува, 16-ступенчатой коробкой передач и новой

подвеской. Максимальная скорость такого автомобиля — 160 км/ч. Еще два КамАЗа были техниками тольяттинской команды.

У вазовцев две «Нивы», а также две «Самары», подготовленные по группе ТЗ — наследство от команды «Лада-Пок». Полный вес такой машины — 1800 кг, а мощность 3,5-литрового двигателя — 270—280 л.с., что сами вазовцы считают недостаточным. Однако им тоже хочется показать свои возможности.

Единственные из нас, кто едет без собственной техники, — мотоциклисты. У них договор с представителем «Кадживы» во Франции, по которому москвичей так же,

как, скажем, Эдди Ориоли, обслуживает общая машина техпомощи. Фирма предложила нашим ребятам и мотоциклы, выпущенные малой серией, — всего 12 штук — «Каджива-900ie-Элефант». В магазине такой «слон» весом 185 кг и мощностью 68 л.с., развиваю-

щий 190 км/ч, стоит семь с половиной тысяч долларов. Наши машины, подготовленные по группе «марафон», развивали на 7—10 л.с. больше, были тяжелее и значительно дороже.

28 декабря.

Первый 4,5-километровый СУ в Шейе, к юго-востоку от Парижа, и первый наш маленький успех — второе место экипажа Виктора Московских среди грузовиков.

30 декабря. Гранада—Рабат.

615 км. Без малого две тысячи километров позади — и на предыдущем этапе сошла «Нива» Анатолия Кривобокова. Обидно — оба небольших СУ (5 и 69 км) вазовцы преодо-

Наши первооткрыватели «Дакара» среди мотоциклистов — А.Нифонтов и С.Поваров.



преимуществом в целых... десять минут!

И еще один случай — на этот раз двухлетней давности — выпал из памяти «знатоков». На одном из участков «Парижа—Кейптауна» «Ситроен» Ари Ватанена, преодолев вброд не слишком глубокую речку (которая, однако, стала непреодолимым препятствием для... мотоциклистов), все дальше отрывался от «Мицубиси», когда этап был отменен. Тогда руководство «Ситроена» — в отличие от Бремера — почло за лучшее не лезть в бутылку, и инцидент не получил огласки.

К сожалению, нынешний скандал не исчерпал себя в Африке и продолжился после финиша марафона. Страшно обидно за Фенуя, который, как мне кажется, провел самый интересный за последние годы «Дакар».



Теперь в активе француза П.Лартига победы во всех самых престижных соревнованиях по ралли-рейдам: «Дакаре», «Пекине» и Кубке мира.

Все эти передрыги заметно отвлекли всеобщее внимание от других действующих лиц Большого Африканского Приключения. Между тем 16-й «Париж—Дакар»

принес много любопытных неожиданностей. Так, необычайно высоко в итоговом протоколе забрались машины категории T2 — специально подготовленные се-

рийные джипы «Мицубиси» и «Ниссан». Дотянул наконец до пьедестала багги-прототип, построенный в небольшой мастерской Жерара Бургуэна. Третье место Филиппа

долели совсем неплохо, а вот на перегоне Бордо—Гранада нас ждали первые разочарования. Помимо «Нивы» на выезде из Мадрида прекратили борьбу Фирдаус Кабиров, Семен Якубов и Николай Страх на КамАЗе. По результатам СУ4 в Андалузии произошел регруппинг. И еще одно подгоняет: промежуточный финиш этапа на пароме, который, как только истечет контрольное время, возьмет курс на Африку. Опоздавшие — добирайтесь как знаете.

31 декабря.

В бивуаке Агадира встречаем Новый год по московскому времени. Менеджер «Транспорта» Леонид Майоров всех поздравил, выстрелил шампанским. Мы прокричали троекратное «ура», и... зашевелился весь лагерь — почти полторы тысячи человек.

А наши дела неплохи — тыфу-тыфу-тыфу — «Самара ТЗ» Николая Елизарова на шестом, а Александра Никоненко — на восьмом месте. Виктор Московских лидирует среди грузовиков.

1 января 1994 года. Агадир — Тан-Тан.

588 км по каменистой пустыне, два СУ. Отказал двигатель КамАЗа Владимира Марченкова, Анатолия Кузьмина и Евгения

Виноградова. Сенсацией дня стал Сергей Поваров. За сотню километров до финиша, когда он начал доставать первую пятачку, лопнуло крепление маятника задней подвески. По правилам техпомощь на спецучастке не разрешена, и Сергей нашел уникальное решение. Он подобрал камень более-менее подходящей формы и весом около десяти килограммов, расклинил этим камнем маятник подвески и привязал его к раме веревкой. Эта операция стоила Поварову почти часа и отбросила его в конец третьего десятка.

В лагере Сергей со своим изобретением стал объектом пристального внимания спортсменов и прессы. Весь вечер шел юмористический ликбез. И мы почувствовали себя принятыми в эту своеобразную международную автомототусовку.

3 января.

Вчера мы ехали вдоль океана и Александр Нифонтов совершил почти невозможное — закончив этап шестым, он вышел на восьмое место! Из Тан-Тана КамАЗ Виктора Московских, Сергея Гири и Владимира Чагина вышел 21-м в абсолюте! Но до Дакхлы так и не добрался — снова мотор. А вот сегодня наш путь — по камням и пескам Мавритании.

Поваров заканчивает этап третьим, пропустив вперед только Ориоли и Маса. Иногда в песках они шли почти рядом — Поваров «дышал» Ориоли в затылок. Зато Нифонтова ожидал сегодня рекордный забег по пустыне в полном снаряжении — 3,5 км до вертолета-заправщика и назад с бензином в пластиковой бутылке. Как раз хватило, чтобы подъехать и заправиться по-настоящему. Он оказался в результате одиннадцатым. У автомобилистов — проблемы. Елизаров отстает уже на семь с половиной часов, Никоненко — более чем на восемь.

4 января.

Просто необходимо сказать о группе поддержки. Технички, 12 самолетов, 8 вертолетов. Им всем приходится быть на финише раньше спортсменов. И в конце каждого этапа нас ждут громадные, устланные коврами шатры, экзотические кушанья. Очевидно, организаторы заключили соответствующие договоры с местными племенами.

Пока мы отдыхаем, механики успевают подготовить машины к очередному старту в шесть-семь часов утра и проводить спортсменов, которые, кажется, растворяются в утреннем тумане.

Здесь довольно много аэродромов, а один скоростной участок вообще проходил по железной дороге, как говорили, единственной на всю пустыню. Александр Лакеев пробил там два колеса. Видели мы и будто вышедшие из сказок караваны верблюдов, и вполне современных туристов, и аборигенов. Вот и говорите о безлюдной пустыне!

У Поварова ломается новый маятник задней подвески, и 415-километровый СУ Нуадхибу он проезжает, периодически перевязывая маятник веревками.

И все же Сергей умудрился уложиться в контрольное время. А Нифонтов, финишировав пятым, выходит на шестое место в общем зачете.

5 января. Нуакшот—Дакар.

575 километров, из которых 140 приходятся на два скоростных участка по берегу океана. Наши потери — сошедшая в Испании «Нива» и все три КамАЗа.

Лучший результат у Нифонтова — пятое место по сумме всех этапов. Никоненко — 25-й, Елизаров — 33-й, Лакеев — 79-й. У Поварова новый маятник, уступленный ему самим Ориоли. Впереди — день отдыха в Дакаре и обратный путь.

Париж—Дакар—Париж

29 декабря—16 января, 13379 км, СУ — 5536,5 км

1.	П.Лартиг/М.Перэн	F	Citroen ZX Rallye Raid T3	44:29.27
2.	Ю.Ориоль/Ж.Пикар	F	Citroen ZX Rallye Raid T3	—1:28.35
3.	Ф.Вамберг/Ж.Котрэ	F	Bourgoin Prototype T3	—12:22.27
4.	Х.Мацуока/А.Шульц	J/D	Mitsubishi Pajero T2	—14:34.51
5.	Ф.Джерманетти/Ф.Рей	I/F	Nissan Terrano T2	—17:04.56
6.	К.Лопранс/Р.Стахура/Ж.Калина	CZ	Tatra 815 4x4 T4	—17:21.58
7.	Ж.Ривьер/Ф.Моннэ	F	Bourgoin Prototype T3	—17:47.56
8.	Дж.Висмара	I	Ssang Yong Range Rover T3	—17:59.34
9.	Т.Дальмау/Х.Фоз	E	Mercedes-Benz 500 GE T3	—18:02.25
10.	Б.Тен Харкель/М. ван Эйк	NL	Mitsubishi Pajero T1	—18:36.14
41.	А.Лакеев/Кольчугин	R	Lada Niva T3	—31:53.49

1.	Эдди Ориоли	I	Cagiva 900 ie Elephant	49:56.17
2.	Хорди Арканос	E	Cagiva 900 ie Elephant	—01.13
3.	Фабрис Меони	I	Honda 600 XR	—5:19.05
4.	Анжело Кавандоли	I	KTM 600 LC4	—5:23.50
5.	Паскаль Сериель	F	Cagiva 900 ie Elephant	—8:35.13

Стартовало: 259 экипажей, легковые автомобили — 98, грузовики — 29, мотоциклы — 97, автомобили поддержки — 41, Финишировало: 103.

Третье место Филиппа Вамберга, который буквально накануне старта заменил за рулем «Бургуэн-Багги-Прото» 54-летнего хозяина команды, — немалая заслуга техник французской «конюшни», двух знаменитых грузовиков «Перлини-10SF». Правда, итальянские машины — неизменные победители последних «Дакаров» в классе T4, обеспечив результат Вамбергу и Жерому Ривьеру, до финиша так и не добрались.

Сход «Перлини» давал отличный шанс на победу нашим КамАЗам. Но им воспользовались, к сожалению, другие.

Чешский экипаж в составе ветеранов «Дакара» Карела Лопранса, Радислава Стахуры и Йозефа Калины на двухосной «Татре-815» стал автором настоящей сенсации. Они не только праздновали победу в классе грузовиков, но и показали небывало высо-

кий результат в абсолютном зачете — шестое место!

Борьба же мотоциклистов, в отличие от прошлых «Дакаров», где безраздельно властвовали «ямахи», на этот раз вылилась в спор гонщиков на «кадживах».

К несчастью, нынешний «Дакар» не обошелся без человеческих жертв. Пятого января на большой скорости не справился с управлением своего BMW 30-летний бельгийский мотогощик Мишель Сансен, увеличив траурный список рейда на одну строчку и доведя его до цифры 32.

Трагедия бельгийца да превращенный из мухи в слона скандал с «Мицубиси» добавили дегтя в хорошую бочку меда 16-го рейда «Париж—Дакар—Париж». А отставка Фенуя неминуемо вызовет новые проблемы, способные поставить под сомнение само существование «Дакара».

М. МЕДВЕДЕВ

8 января.

Оказалось, мы рано радовались. Гонка началась только вчера. Настоящий «Париж—Дакар» с изнуряющей жарой, одиночеством и песками. Позади — первый марафонский этап по Сенегалу. В этом году их два. Такие участки на «Дакаре» ввели совсем недавно — это одна из попыток уравнивать шансы спортсменов. Участники здесь по двое суток остаются без технической помощи, а ночью предоставлены сами себе в пустыне.

Всем выдали палатки, воду, пакеты — вперед.

Мотоциклисты — молодцы! Нифонтов заканчивает этап вторым, Поваров — третьим. Первый — Ориоли.

10 января.

Два марафонских этапа слились в один, казалось, нескончаемый кошмар. Сошла почти половина участников. В песках остались «Самара» Николенко и оба наших мотоциклиста, «прикончившие» моторы. Только два русских экипажа

продолжают борьбу — Александр Лакеев на «Ниве» и Николай Елизаров на «Самаре». Вечером, на биваке, измученный до предела Лакеев узнает, что у него 19-й результат: «После песков — «Ситроен», несколько машин и я...»

13 января. Испания.

Основная гонка позади. Самые страшные марафонские участки в Сенегале и Мавритании были тяжелы и психологически — на обратном пути слишком чувствуется усталость, ко-

торая подавляет даже новые впечатления. В Марокко трасса проходила по горам и «тяжелому камню», как сказал Саша Лакеев. После песков, откуда его «Нива» выкарабкалась, казалось, без особых усилий, ехать по камням было не легче.

В Марокко сторела последняя «Самара». Почему — неизвестно, механикам до остова добраться не удалось. Счастье, что никто не пострадал.

15 января.

Вечером рейд финишировал в Евродиснейленде. Лакеев со штурманом В. Кольчугиным — единственные наши спортсмены, доехавшие до предместья Парижа. Их результат — 41 место в абсолютном зачете из 58 дошедших.

16 января.

Сегодня во Дворце спорта состоялось торжественное закрытие ралли-рейда «Париж—Дакар—Париж» и награждение победителей. Здесь наших спортсменов ожидал последний сюрприз. На подиум были приглашены Нифонтов и Поваров, и господин Фенуй вручил им памятные призы, название которых на русский язык можно перевести как: «За волю к победе!»

О. КОРНЕЕВА

Фото М. Брайана и К. Тейлора



Последний успех ждал экипаж Н.Елизарова на финише в Тан-Тане. Николай показал на этапе третий результат.



Судя по всему «Лянча» становится настоящей королевой «Русской зимы». Четыре последних сезона подряд победы доставались только гонщикам, выступавшим на «Дельте» из Италии. А в нынешнем году «лянци» заняли весь пьедестал почёта. На снимке челябинский экипаж В. Туров — О. Демидов.

ПОЧТИ «ОФФ-РОАД»

Именно таким, «внедорожным», видят свое детище организаторы международного «Кастроль ралли — Русская зима» в недалеком будущем. Гонкой для джипов, для машин группы ТЗ. Даже маршрут намечен: Москва — Ярославль — Суздаль — Иваново — Москва. В самом деле, почему бы нет? Тем более, что наш климат, да и образ жизни — чего уж там! — позволяют. А если приложить, как обещают те же организаторы, все силы и заручиться поддержкой спонсоров...

Однако и нынешний, классический вариант «Русской зимы» неожиданно приобрел элементы состязаний «офф-роад». Впрочем, это уже заслуга, в основном, погоды.

Неоценимое достоинство «Русской зимы» заключается в том, что все, кроме одного, «Лесного», спецучастки расположены в пределах Москвы. Второй, загородный доп «Озерный», как и в прошлом году, пришлось отменить — из-за оттепели

трасса стала слишком опасной.

А вот заменивший его год назад спецучасток «Ходынка» вошел в состав основных. Скоростной доп, с длинными прямыми и сложными поворотами. Стрелка на спидометре, скажем, «Лянчи» достигала 200 км/ч. Жаль, что по соображениям безопасности зрителей сюда не пустили.

Быстрее всех здесь был экипаж Владимира Ганина и Сергея Курникова на «Лянче». Захватив тут лидерство, они постарались его не уступить, из-за чего пришлось отчаянно бороться то с Пикусом, то с Нарышкиным, то с Туровым, то с Потаповым.

С безопасностью проблем не было и в Крылатском, где велодорога подходит к жилым домам. Там даже поставили оцепление. Интереснейший доп на этой красивой и самой сложной трассе города не «участвовал» в ралли с 1990 года.

Оттепель, прошедший перед гонкой дождь и первые же несколько машин «разместили» расчищенную накануне

трассу и прокопали колею, съехав с которой, можно было застрять в снегу. Что несколько раз и случалось с Семеном Барулиным и Алексеем Поповым. В результате — потерянные минуты. А Андрей Жигунов умудрился сделать нечто вроде пируэта на своей «восьмерке». К вечеру дорогу так развезло, что запланированная здесь вторая «карусель» и еще одна — по большому кругу — стали невозможны и спецучастки превратились в перегоны.

Несколько выпала из схемы «почти офф-роад» «карусель» около МГУ утром следующего дня, которая внесла приятное разнообразие в ход гонки. Отличился здесь

экипаж Михаила Нарышкина и Николая Губачева, чья «Тойота-Селика» была вне конкуренции. Правда, из-за проблем с двигателем на предыдущих спецучастках они вряд ли могли рассчитывать на высокий итоговый результат.

И наконец, Гребной канал. Три «карусели» — две в субботу и одна финальная по разбитому покрытию. Ааво Пикуус в субботу вечером пробил поддон своей «Лянчи», однако продолжил борьбу и в итоге стал вторым. Алексей Лядухин тогда же разбил подвеску «Мазды» — сход. Несколько экипажей сидели по ступицу в воде, некоторые только чудом не опрокидывались, попадая колесами в лужи.

«Офф-роад» — соревнования с особым контингентом гонщиков, выступающих на своеобразных машинах. Конечно, у нас когда-нибудь будет и такое. Но все же жаль расставаться с «Русской зимой» в ее классическом виде. Тем более, что интерес к этому ралли проявили такие известные фирмы, как «Кастроль», без которой возрождение гонки было бы невозможным, «Си-Ас», выставившая главный приз — «Опель-Корса», «Кэмел», «ЮВЛ-плюс», «Смирнов», «Пепси-кола», «Лесам».

О. КОРНЕЕВА
Фото А. ГУРЕВИЧА

«Кастроль ралли — Русская зима» Москва, 29—30 января:

1. В. Ганин—С. Курников (Москва, «Лянча-Дельта») — 1:47.22;
2. А. Пикуус—П. Кинунен (ЕВ, «Лянча-Дельта») — отставание 3.26;
3. В. Туров—О. Демидов (Челябинск, «Лянча-Дельта») — 3.31;
4. А. Потапов—С. Лотко (Москва, АЗЛК-2141) — 4.18;
5. М. Нарышкин—Н. Губачев (Москва, «Тойота-Селика») — 4.51;
6. А. Панченко—И. Воронков (Челябинск, ВАЗ-2108) — 9.59.



МАШИНА — ДУРА, ШТЫКОВ — МОЛОДЕЦ!

В перерывах между заездами второго, заключительного, этапа «Гонки звезд — За рулем — Кэмел-94» Штыков был как натянутый нерв: «Не везет мотор, хоть плачь! Оглядываюсь в зеркало — «восьмерки» догоняют. А Балдыков уходит — как скорый поезд...» Владислава легко можно было понять. Еще за полтора месяца до решающего старта в подмосковном Раменском, на первом этапе в Ижевске мне приходилось слышать: «Да разве это Штыков выиграл? Машина сама привезла его на первое место!»

И впрямь, «Опель» был в столице Удмуртии безоговорочным фаворитом. Штыков выиграл все девять своих заездов, установив тем самым новый рекорд «Гонки звезд». Но вот в Раменском у черного «Опеля» появились два близнеца — белые, украшенные эмблемами английского филиала «Дженерал Моторс» — «Воксхолла» (в дальней-

шем, чтобы избежать путаницы: «Опель-Корса-GSI» и «Воксхолл-Нова-GSI» — суть машины абсолютно одинаковые, подготовленные для соревнований специализированной британской фирмой — мы будем называть их «опелями», что, очевидно, больше соответствует маркетинговой политике GM на русском рынке). Причем сам Штыков предпочел именно один из них — может быть, памятуя о том, как несколько раз подводил его в Ижевске компьютер, управляющий работой мотора черного «Опеля». Но скоро выяснилось, что выбор Владислава не был счастливым.

За неделю до второго этапа «Гонки звезд» в Раменском проходила ипподромная гонка, по итогам которой определялись имена 13-го и 14-го участников (первая дюжина спортсменов стала известна по результатам «зарулевских» состязаний предыдущего года). Так вот, Арка-

дий Кузнецов, выступавший там на третьем автомобиле фирмы «Си-Ас», уступил не только Сергею Успенскому, но и Алексею Коростелеву и Владиславу Гуськову. Правда, через шесть дней, во время квалификационных заездов «звездной» гонки, Аркадий реабилитировал себя, в первой же попытке «уехав» от лучшего из соперников почти на две секунды. Но в воскресенье белый «Опель» под номером три так и не удалось завести — «умер» компьютер — и его место заняла «Самара» запасного гонщика Андрея Бойко.

Зато триумфатор ижевского этапа черный «Корса-GSI» выигрывал свои заезды без видимого напряжения, уже после первого круга «везя» преследователям почти прямую. Правда, на этот раз за его рулем сидел Сергей Балдыков, чей спонсор, АО «Газпром», арендовал машину у фирмы «Си-Ас».

28-летний ижевчанин обратил на себя внимание еще на прошлогодней «Гонке звезд», неожиданно для многих пробившись тогда в суперфинал. И вот теперь, на Раменском ипподроме, получил реальный шанс стать лучшим зимним пилотом России. Для этого ему нужно было лишь объехать Штыкова, потому что, по общему мнению, других соперников можно было спокойно сбросить со счетов.

Первым «позаботилось» о том, чтобы облегчить Балдыкову жизнь,... руководство Волжского автозавода. «В связи с тяжелым финансовым положением команда ВАЗа не сможет принять участие в соревнованиях», — гласила телеграмма, пришедшая в адрес журнала «За рулем». После сокрушительного поражения вазовцев в Ижевске такое решение не было неожиданностью. Удивила причина — нет денег на топливо для автовоза. Организаторы

«Гонки звезд» немедленно отправили факс о готовности компенсировать транспортные расходы тольяттинской команды. Тогда выяснилось, что не хватает денег на резину...

Что ж, каждый сам выбирает дорогу, по которой ему легче идти. Решение ВАЗа не застало организаторов врасплох: за главный приз второго этапа «Гонки звезд» — новенький ВАЗ-2108 — выразили желание побороться более двух десятков гонщиков. Так что о серьезном снижении уровня состязаний говорить вряд ли приходится. Огорчало другое — согласно уставу Российской автофедерации, в соответствии с международными нормами, пилот, подавший заявку на участие в соревнованиях и отказавшийся от него без достаточно веских причин, может быть дисквалифицирован на целый сезон. Таким образом, за решение руководства расплачиваться должны были спортсмены.

К счастью, они не захотели мириться с положением послушных овец. «Нам что, впервой за свои деньги на гонки ездить?» — выразил общее мнение Ренас Мухаметзянов. Всеми правдами и неправдами наскребя денег («И зачем эту гонку на шипах решили проводить? — спросил меня тот же Ренас. — Обычные покрышки дешевле...»), помчались они в Москву. Организаторы отнеслись к «блудным сынам» из Тольятти с пониманием, оттягивая, насколько возможно, регистрацию. В субботу утром появился Омар Кахишвили. Потом, остановленный дважды на постах ГАИ, подтянулся Александр Белов: «Мы в любом случае добрались бы сюда. Даже если бы пришлось ехать на боевых машинах!» И наконец уже утром в воскресенье примчался Виктор Малюшитский.

Прибытие вазовцев стало не последней приятной неожиданностью этого на редкость морозного солнечного дня. До старта оставалось более полутора часов, когда, раздвигая милицейские кордоны своим величественным видом, в морозную дымку, окутавшую Раменский ипподром, вплыл автобус «ЗИЛ-119-Юность» с эскортом из серых и черных «волг». Собственными глазами взглянуть



		Места в звездах																Очки	Суперфинал		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		I	II	III
1. Владислав Штыков*	Москва		1	2				1				1		A	2			23	1	2	1
2. Сергей Балдыков*	Ижевск	1		1		1				1					1	1		30	2	1	2
3. Алексей Коростелев	Раменское	2	3										1	1		2	3	24	3	3	3
4. Ренас Мухаметзянов*	Тольятти			4	2		1	3								5	1	20	5	5	4
5. Александр Белов*	Тольятти					3		2		3		2	4				2	20	4	4	6
6. Александр Потапов	Москва							4	1		2		2		4	4		19	6	6	5
7. Виктор Малюшитский*	Тольятти						3		2	4				2	3		4	18			
8. Сергей Успенский*	Москва		2	3		2	c		3				3					17			
9. Николай Конин*	Пенза	5	4				2	5		2	1							17			
10. Александр Орловский*	Москва					6	4				4	3		3		3		13			
11. Сергей Самсонов	Пенза			5	1					5	3		5	A				11			
12. Андрей Бойко	Москва	4			3	4		6	5					4				10			
13. Николай Палазов	Гуково	3		6			5		4		5	5						8			
14. Владислав Гуськов	Раменское		6		5	5					6				6		5	3			
15. Алексей Кулаков	Ижевск		5		6				6	c		4				6		3			
16. Игорь Коновалов*	Раменское	нс			4		нс					нс	нс		нс			2			
17. Виктор Козанков	Москва											6	6		5		6	1			
18. Омар Кахишвили*	Тольятти	c		нс					нс		нс	нс					нс	0			

Общий зачет "Гонки звезд" "За рулем"—Камел—94": 1. В. Штыков — 53 очка; 2. С. Балдыков — 48; 3. С. Успенский — 40; 4. Н. Конин — 32; 5. А. Орловский — 28; 6. А. Белов — 26; 7. Р. Мухаметзянов — 25; 8. А. Коростелев — 24; 9. И. Коновалов — 24; 10. Ю. Боровиков — 21; 11. А. Потапов — 19; 12. В. Малюшитский — 19; 13. А. Кулаков — 16; 14. Б. Маслов — 15; 15. А. Кузнецов — 14; 16. Н. Мезенцев — 13; 17. С. Самсонов — 11; 18. А. Бойко — 10; 19. С. Гурьянов — 10; 20. Н. Палазов — 8; 21. О. Кахишвили — 8; 22. В. Бузланов — 5; 23. В. Черевань — 5; 24. В. Гуськов — 3; 25. В. Козанков — 1. Звездочкой отмечены 12 основных участников; подчеркнуты фамилии запасных гонщиков; А — авария; с — сход по техническим причинам; нс — не стартовал в заезде.



на «Гонку звезд» прибыл не кто-нибудь, а сам президент ФИА Макс Мосли.

Юридическое образование и четвертьвековая практика сделали высказывания этого человека по любому вопросу отточенными, выверенными, не допускающими различных толкований. Когда уже во время самой гонки господин Мосли в компании президента РАФ Николая Пугина пришел посмотреть, как гонщики проходят виражи, он уважительно присвистнул: «А эти ребята отлично знают свое дело. На какой скорости

*Президент ФИА
Макс Мосли.*

они заходят в поворот!» «Русская Инди», — произнес кто-то рядом. «Скорее NASCAR на льду», — живо откликнулся президент ФИА, и в глазах его читался неподдельный интерес.

Посмотреть было на что. Всю предшествующую гонкам неделю синоптики мрачно предрекали на «уик-энд» страшные морозы. Поэтому организаторы всерьез опасались, что трибуны останутся

полупустыми. Но их тревога оказалась напрасной. Если во время представления участников и в самом деле еще можно было отыскать свободные места, то к старту первого заезда таковых уже не осталось. И преданность болельщиков была вознаграждена сторицей.

Несмотря на шипованные покрышки, в которые были обуты колеса машин, что, казалось бы, автоматически означает езду как по рельсам, отсутствие головокружительных пируэтов, опасных моментов, захватывающих дух столкновений, второй этап «Гонки звезд — За рулем — Кэмел-94» стал одним из самых интересных состязаний на ледяных дорожках в последние годы. Таблица заездов, уныло отмечая четвертые, пятые и шестые места спортсменов, не дает полного представления о том, как доставались им эти очки.

В четвертом заезде Гуськов, отсутствие достаточной трековой подготовки которого все же сказывалось (сын миллионера, простите, теперь уже, наверное, миллиардера, основателя торговой фирмы «Гуськов и сын» едва ли не впервые сел за руль спортивного автомобиля всего неделей раньше, в качестве пилота «нулевого» экипажа ралли «Мороз») в первом вираже «облокотился» на автомобиль Мухаметзянова. Обе машины в тучах ледяной пыли встали почти поперек дороги, и в это время в поворот влетел Алексей Кулаков... Когда снежная завеса рассеялась, «восьмерка» ижевчанина представляла собой печальное зрелище — без лобового стекла, жалко сгорбившаяся — не было на ней ни одного живого места. Но Алексей — вне гоночной трассы мужчина неторопливый и рассудительный — не пожелал оставить борьбу. Так что три его очка дорогого стоят.

Тольяттинцы сражались как львы. В отсутствие так и не приехавших Бориса Маслова и Юрия Боровикова (последнего земляки на техничке встречали в Шереметьево до воскресного утра) и с неудачей, постигшей в первом же заезде Кахишвили, Мухаметзянов, Белов и Малюшитский бились за шестерых. В результате всем им удалось объехать недавнего обидчика

— Сергея Успенского. Малюшитскому же до выхода в суперфинал не хватило лишь одного очка.

Вазовцы порадовали не только жадной борьбой, но и умением вести ее честно. До гонки раздавались голоса — мол, справиться с шустрыми «опелями» не составляет труда для команды из двух, трех, четырех спортсменов. Нужно взять неприятеля «в коробочку», и его песенка спета — если не на всю гонку, то уж на один заезд точно.

Ничего подобного в Раменском (как, кстати, и до этого в Ижевске) не случилось. Все участники «Гонки звезд» старались играть по правилам, максимально корректно, причем казалось, что особую предупредительность проявляют они к фаворитам — пилотам «опелей». Во всяком случае, похоже, именно так произошло в злополучном 13-м заезде. В конце дальней от трибуны прямой Владислав Штыков, до этого державшийся на четвертом месте, по внутренней дорожке предпринял решительную попытку обойти сразу троих соперников. Мчавшийся бок о бок с ним Сергей Самсонов, видимо, решил чуть подвинуться вправо, чтобы не препятствовать будущему несомненному победителю заезда. Но еще правее летела «восьмерка» Малюшитского, и столкновения избежать не удалось.

В следующее мгновение зрители увидели — в полном соответствии со словами Мосли — аварию в стиле NASCAR. «Опель» Штыкова, закрутившись в снежном вихре, пропал из глаз, «Самара» Самсонова, наоборот, взметнувшись в воздух, приковала к себе взгляды тысяч зрителей. Вот она несколько раз перевернулась в воздухе и ударилась левым бортом о столб...

К счастью, никто не пострадал. Штыков даже своим ходом добрался до технички. Самсонова — живого и здорового — в парк участников привезли механики. Правда, стоило посмотреть на Сергея, когда он сидел в «Москвиче» рядом с останками своей «восьмерки» и жутко тоскливым взглядом созерцал дело своих рук. Судьи усмотрели в происшествии вину Самсонова, и среди зрителей раздавались голоса, что пензенский

гонщик не дорос еще до «звездного» уровня. Однако второе место в отборочных заездах, где он опередил всех пилотов на «восьмерках», победа в одном из заездов, третье место в другом говорят об обратном. Не расстраивайся, Сергей, в конце концов когда-то будущего чемпиона мира И. Шехтера обвиняли в том, что не дорос он до Ф1.

Несчастный 13-й заезд стоил Штыкову второго места. А обошел его, к огромной радости своей команды и полному недоумению всех «знатоков» зимнего трека, Алексей Коростелев. 38-летний гонщик из команды «RTE—Гжель» достаточно давно известен как раллист, а вот на треке до сих пор заметных успехов не достиг. Нынешний сезон, похоже, раскрыл нам еще одного одаренного зимнего трекера.

Но вот наступил суперфинал, и, да простят мне остальные четверо его участников, на сцене осталось только два актера — Штыков и Балдыков. Эх, если бы снимали это зрелище не телемастера из Останкино, а «Евроспорт» или TF-1! Наверняка кульминационные моменты суперфинальных заездов крутили бы потом по многочисленным каналам, заставляя зрителей восхищаться мастерством, выдержкой и смелостью пилотов. А так, чудо, которое подарил Штыков любителям автогонок, видели лишь несколько тысяч человек в Раменском да немногие энтузиасты в передаче «В мире моторов».

Владислав обязан был доказать, что он — «звезда», а не просто удачливый водитель мощного автомобиля. И это ему удалось!

Как — до конца не знает, наверное, даже сам гонщик: «Моторчик работал как будто на последнем издыхании, и я жалел его насколько возможно. Но в суперфинале плюнул на все — пан или пропал...»

Вот уже сто лет люди не перестают спорить, что главное в автогонках — человек или машина. Если бы среди зрителей второго этапа «Гонки звезд-94» был знаменитый наш полководец, он бы непременно воскликнул: «Машина — дура. «Штык» — молодец!»

А. МЕЛЬНИК
Фото В. КНЯЗЕВА



С первых же метров дистанции «Опель» получал преимущество над «восьмерками».

Машина Штыкова после 13-го заезда, едва не ставшего роковым.

Черный «Опель-Корса» (на снимке — под управлением С. Балдыкова) выиграл 16 из 18 заездов двухэтапной «Гонки звезд-94».

