

ЛЮБИМЫЙ КОНЬ
КОВБОЯ ИЗ
ТЕХАСА

«ЛОЛА» —
«ВИЛЬЯМС»: СПОР
ЧЕМПИОНОВ

ЯПОНСКОЕ
«САФАРИ»

АМС

ISSN 0868—5193

6/1994



TEAM
LUCKY
STRIKE
SUZUKI
MOTUL

LUCKY
STRIKE

MOTUL
MICHELIN
SUZUKI

ДА ЗДРАВСТВУЕТ ЭВОЛЮЦИЯ!

ТЕСТ



Через десять лет после того как «Сузуки» в последний раз выиграла чемпионскую корону в «пятисотках» — это сделал Франко Унчини в 1982 году: маленькая, но квалифицированная гоночная команда японской фирмы, возглавляемая бывшим гонщиком «Сузуки» Мицую Ито, наконец сокрушила своих соперников из «Хонды» и «Ямахи».



 **SUZUKI**



Победителем стал последний вариант — XR79 — гоночного мотоцикла «Сузуки-RGV-Г» с V-образным четырехцилиндровым двигателем с двумя коленчатыми валами и лепестковыми клапанами на впуске. Причем эта машина, пожалуй, ближе к своему непосредственному предшественнику, чем какой-либо из 500-кубовых гоночных «Сузуки» заводской команды с тех пор, как в 1986 году фирма вернулась в мир Гран-при. Эволюция, а не революция, сделала Кевина Швантца чемпионом мира.

Ключом к успеху американца стало приглашение в сезоне-92 на должность инженера-доводчика Стюарта Шентона. Хотя сам он, возможно, слишком скромно для того, чтобы согласиться с этим утверждением. Шентон работал в «Кавасаки» во времена Корка Баллингтона и Грегга Хансфорда и в «Хонде» с Фредди Спенсером. Именно тогда он оценил преимущества постепенного развития существующей конструкции, вместо того, чтобы прыгать от одной новой схемы к другой. Увы, именно таким был до поры образ действий у «Сузуки»: в конце года определялось, в каких улучшениях нуждается мотоцикл к следующему сезону, вокруг этих улучшений с нуля проектировалась машина, в нее закладывались все новейшие разработки поставщиков узлов, и все это выезжало на первые испытания в лучшем случае за месяц до первой гонки сезона.

Швантц предложил проводить больше испытательных заездов в межсезонье — в поисках наилучшего варианта путем прямого сравнения с тем, что уже было применено на мотоцикле, а не посредством создания чего-либо нового в надежде, что оно будет хорошо работать. Точка зрения первого пилота полностью совпала с убеждениями Шентона. Доверившись этим двум специалистам, инженеры «Сузуки» полностью изменили свою конструкторскую политику. Межсезонье 1992—1993 годов было первым, прошедшим под руководством Шентона, и работа во время той зимы совершенно отличалась от методики прежних лет. Шентон рассказывал мне о том времени под испанским солнцем Хереса:

«Мы начали испытательную программу через две недели после последней гонки 1992 года и закончили ее за две недели до первого старта сезона-93. Инженеры «Сузуки» говорили, что это были самые напряженные испытания в истории фирмы. Мы вели работу по четырем основным направлениям: скоростная характеристика двигателя, сцепление с дорогой, общая сбалансированность мотоцикла и подвески. В результате мы гораздо лучше подготовились к сезону, чем когда-либо раньше, и в самом начале смогли захватить инициативу, предоставив соперникам догонять нас. Но главная причина успеха в том, что мы взяли за основу прошлогодний мотоцикл и построили его улучшенный вариант, а не отменили старые разработки прочь, начав с чистого листа. Например, шасси, с которым мы открыли сезон, почти идентично



шасси 1992 года — новое отличается лишь более широким диапазоном регулировок».

То же относится и к двигателю. Вариант «Сузуки-ХР79» — V-образный четырехцилиндровый мотор с углом развала 70° — очень сходен с двигателем «Биг-Банг» модели «ХР-78», дебютировавшим в мае 1992-го. «Сузуки» стала тогда первым из соперников «Хонды», пошедшим по ее стопам в создании двухтактных двигателей со сближенными интервалами вспышек, — новое решение в мире Гран-при, позволившее улучшить сцепление с трассой и управляемость мотоцикла. Двигатель 1993 года, цилиндры которого работают попарно диагонально (передний левый и правый задний, затем противоположные) с интервалом 90° , по словам Шентона, практически не изменен. Разве что отливки картера сделаны из магниевых, а не алюминиевых сплавов. Это позволило сэкономить два килограмма массы, использованных в других местах для повышения жесткости, — например, применены более мощные подшипники маятника задней подвески и передаточные рычаги амортизатора. За счет той же экономии удалось установить электронную систему переключения передач. «Нашей главной целью было сделать мотоцикл как можно более дружелюбным к гонщику, — сказал Шентон, — со скоростной характеристикой скорее линейной, чем прогрессивной. В идеале поворот ручки газа наполовину должен соответствовать половине возможной мощности на данных оборотах на заднем колесе. Именно по этому пути мы и пошли. Результат вы можете видеть сами: Алекс Барруш так быстро привык к мотоциклу, что выиграл бы четыре Гран-при, если бы каждый раз не проявлял излишний энтузиазм при виде финишного флага».

Дружелюбная к гонщику «пятисотка»? Хм-м-м, это что-то новенькое. И все же «Сузуки», вознесший Швантца на вершину славы, — именно такой мотоцикл. Мне довелось испытывать мотоциклы четырех команд, и «Сузуки» был самым изысканным, самым гармоничным и в то же время самым послушным. У него нет такой зверской мощности на «верхах», как у «Хонды-NSR500», зато он легок в управлении и надежен. «Каджива» очень напоминает «Сузуки», но она не так послушна, и ей все-таки не хватает динамики разгона. «Ямаха» не имеет той мощности на предельных оборотах и легкости набора оборотов, как «Сузуки», хотя и не уступает ему в устойчивости и управляемости. Терпеливо и упорно улучшая конструкцию мотоцикла, команда «Лаки Страйк» и инженеры «Сузуки» превратили RGV-Г в образец совершенства, лишенный недостатков. Конечно, были ситуации, в которых команда не смогла подобрать настройку, полностью удовлетворяющую Швантца и Барруша. Но мотоцикл, который может побеждать на таких разных по характеру трассах, как «Истерн Крик» и «Зальцбург-ринг», действительно великолепно подходит к любым условиям. Вы можете даже — а почему бы и нет? — во-

образить поездку на нем по городским улицам. Не говоря уже о немецких автобанах, где нет ограничений скорости.

Любопытно, что в 1986 году, когда «Сузуки» вернулась на гоночную арену, она оправдывала этот шаг тем, что на базе гоночной машины будет создана дорожная модель. После поездки на «Сузуки-RGV-Г» я подумал, что мысль о дорожном варианте чемпионского мотоцикла не так далека от реальности.

Не думайте, что я преувеличиваю. Достаточно полностью открыть газ, выходя на второй передаче из последнего поворота на трассе «Херес». Вы почувствуете, как приседает зад мотоцикла, когда радиальные шины «Мишлен» влипают в асфальт, услышите низкий утробный звук двигателя «Биг-Банг», без проблем выносящего вас на прямую со скоростью, о которой вы могли только мечтать. Посмотрите на стрелку тахометра, в едином порыве взлетающую с семи к тринадцати тысячам оборотов, — и после этого говорите, что я преувеличиваю.

Чтобы обеспечить все вышеописанное, инженеры «Сузуки» использовали множество электронных систем — в том числе для управления мощностными клапанами гильотинного типа в восьмиоконных (пять перепускных и три выпускных) цилиндрах и дополнительными резонансными камерами с изменяемым объемом. Все они имеют самостоятельные электромоторы, но работают в унисон, контролируемые микропроцессором в зависимости от положения дросселя, момента опережения зажигания и включенной передачи. Конструкция такова, что невозможно сказать, когда мощностной клапан полностью открыт и когда задействована резонансная камера — настолько плавно и линейно возрастает мощность. «Сузуки» начала сезон 1993 года с двумя вариантами настройки двигателя: в одном из них мощность нарастала резко, в другом же — характеристика более плавная; значение максимальной мощности в обоих вариантах было одинаково. В последних четырех-пяти гонках пилоты «Сузуки» предпочли двигатели с умеренной характеристикой — такой мотоцикл более послушен.

«Я обычно выхожу из поворота, поддерживая 8500—9000 об/мин, — сказал Алекс Барруш, наблюдавший за моей поездкой, — но двигатель настолько гибок, что вы можете полностью открыть газ уже на 6500 об/мин и получите хорошее ускорение. На последнем повороте вы включили слишком низкую передачу и перекутили двигатель — вот почему мотоцикл поднялся на заднее колесо. Вы едете на первой передаче, которую мы никогда не включаем. На таких трассах, как «Херес», мы пользуемся лишь пятью верхними передачами. Гибкая характеристика вполне это позволяет. Я обычно переключаю передачу при 13 000 об/мин, но мотор может раскрутиться до 13 800 об/мин без падения мощности».

Я пробовал воспользоваться советами Алекса, но все же мне не удавалось постоянно удерживать переднее ко-





лесо на земле: «Сузуки» настолько мощен, что с легкостью взмывает вверх и на третьей передаче! Хотя максимальная мощность достигается при 12 800 об/мин, чуть более высоких оборотах, чем в прошлом сезоне, вы можете, как и говорил Алекс, переключить его на 1000 об/мин, чтобы не переключать передачи лишний раз на извилистом участке.

На первых трех передачах «Сузуки» применяет «небуксовочную систему». Так японские инженеры называли не настоящий «противобукс», как в автомобилях Ф1, вступающий в действие при начале пробуксовки, а систему, помогающую гонщику справиться с пробуксовкой в начале разгона. Теперь, когда вы, как из катапульты, выстреливаете на выходе из виража, мотоцикл не теряет свою траекторию и заднее колесо не «пляшет» даже на стандартных радиальных шинах, на которых ездил я. Конечно, если вас зовут Кевин Шванц, вам ничего не стоит исполнить акробатический номер, усмиряя взбрыкнувший задок, но мы-то говорим об обычном парне, вроде меня, а не о супергерое, который постоянно едет на 101 процент возможного.

«Не-буксовочная система», разработанная «Сузуки», — это еще один электронный помощник, который управляет работой зажигания на трех первых передачах, в зависимости от положения дросселя и оборотов двигателя, и может программироваться через микропроцессор для получения различных характеристик двигателя. Цель ее — увеличить сцепление колес с дорогой при разгоне на выходе из виража.

На фоне всей этой компьютеризации довольно архаичным выглядит использование двухкамерных карбюра-

торов «Микуни» с диаметром диффузора 36 мм и плоскими дроссельными заслонками, а не впрыска топлива, с которым экспериментирует «Хонда». Но и эти карбюраторы не так уж просты — они имеют два главных топливных жиклера с электронным управлением: один для малых — до 5000 об/мин, другой же обеспечивает добавочную дозу бензина на более высоких оборотах.

«Впрыск покажет свои возможности в 1994 году с переходом на требуемый новыми правилами бензин с низким содержанием свинца и октановым числом 102, — сказал Стюарт Шентон. — Эти изменения приведут к падению мощности на 8—10 процентов, но при использовании впрыска топлива потери легче компенсировать. Вот почему «Хонда» в свое время вложила огромные средства и привлекла целую команду исследователей, что позволило ей вырваться вперед. Впервые мы опробовали впрыск топлива на мотоцикле NSR500, на котором Уэйн Гартнер ездил в Австралии четыре года назад, и лишь теперь он заработал как следует. Но хотя мы знаем, что «Каджива» и «Ямаха» интенсивно работают в этом направлении, «Сузуки» пока отговаривается экономическим спадом в Японии и необходимостью сокращения бюджета».

Еще одно электронное средство помощи гонщику, которое «Сузуки» впервые применила в прошлом сезоне, — система переключения передач гораздо сложнее, чем CTS и иные европейские системы, используемые «Кадживой», «Априлией» и другими. Новинка не только обеспечивает очень точное переключение, лишенное как сверхчувствительности, из-за которой вы включаете другую передачу, когда вовсе этого не хотите, так и излишней жесткости. Она работает, даже когда вы переключаете передачи при полностью открытом дросселе, — чего очень не любит система CTS. Ценность конструкции «Сузуки» в том, что она не только отключает при переключении зажигание на разные промежутки времени в зависимости от выбранной передачи, но и может с легкостью регулироваться микропроцессором, установленным в контрольной коробке слева от тахометра (это особенно важно, когда вы меняете набор шестерен в коробке передач), а также автоматически компенсирует пробуксовку колеса.

Проехав несколько кругов на RGV-Г, я понял, что моя техника переключения передач не на высоте, — об этом правдиво рассказала телеметрия британской фирмы «PI Рисерч», поставщика всех команд «Индикар» и некоторых «конюшен» формулы 1. 12-канальная система, отслеживающая обороты двигателя, перемещения подвесок и скорости колес, положение мощностного клапана и резонансной камеры, температуру воды, боковые ускорения и, самое главное, положение дроссельной заслонки, показала, что Алекс Барруш держит дроссель полностью открытым 21 процент дистанции одного круга, а я едва достигаю десяти.

Шасси «Сузуки» очень сходно с прошлогодней моделью XR78, но Шентон признался, что они много экспериментировали с расположением двигателя — в основном, чтобы улучшить развесовку мотоцикла и сцепление с трассой. В результате получилась машина более чувствительная, чем другие «пятисотки», на которых я ездил в этом сезоне, и с лучшей управляемостью, чем XR78. Ощущается, что на переднее колесо приходится большая масса, что вызвано изменениями в балансировке, — видимо, двигатель чуть смещен вперед. «Сузуки» явно лучше меняет направление движения, чем ее соперники, и обладает ярко выраженной нейтральной поворачиваемостью — она не клонится резким клевком в начале поворота и не стремится выкрутиться наружу при разгоне в конце. Располагая очень отзывчивым двигателем и превосходными карбюраторами, мотоцикл легко удерживать на заданной траектории, а подвески «Каяба» на тех скоростях, на которых я ездил, и на такой гладкой трассе, как «Херес», — вне всякой критики. Это мотоцикл, кото-

рый внушает доверие, несмотря на свою устрашающую динамику.

Особо нужно выделить тормоза. Год назад я навлек на себя неприятности, сказав, что тормоза AP с дисками из композитного материала, установленные на мотоцикле Швантца, работают плохо. Но это действительно было так! И не только я не мог убедить конструкторов «Сузуки», но и Даг Чандлер, да и любой другой гонщик, кроме «самого крутого тормозильщика» в мире — Кевина Швантца.

В этом году команда «Лаки Страйк» предоставила мне мотоцикл, оборудованный дисками и колодками «под Барруша», и на первом же круге я понял, что они работают — и хорошо работают! Температура дисков при моем тесте была на 170°C меньше, чем у Алекса (380 против 550°), потому как, хоть я и полагал, что торможу резко, оказалось все же недостаточно. Эти черные диски обладали фантастической тормозной силой в конце прямых участков и при этом достаточной чувствительностью при легком притормаживании на поворотах. Конечно, им нужно время для прогрева, но зато уж прогретшись (в моем случае вернее определение «согретшись»), они остаются горячими даже без чехлов, обычно одеваемых в осенний день, когда температура воздуха не достигает 20°, и обеспечивают постоянное реактивное усилие на рычаге тормоза, без провала во время резкого торможения.

За счет чего такие улучшения? Во-первых, комбинация композитных фрикционных материалов дисков и колодок превратила тормоза в более приемлемые для обычных людей. AP также сделала свои превосходные шестипоршневые скобы цельными и применила составные накладки, обеспечивающие четыре рабочие грани на тормоз, а не две, как прежде. Кроме того, главный тормозной цилиндр теперь регулируется по давлению, так что реактивное усилие, вплоть до максимальной тормозной силы, можно теперь подобрать по вкусу. Теперь я готов устанавливать рекорды скорости на прямых...

Но это еще не все. Хотя «Сузуки» пока не использовала его в гонках, она уже испытывает последний вариант сцепления AP с дисками из композитного материала — оно было установлено на мотоцикле, который я опробовал. Такое сцепление одно время было обязательной принадлежностью автомобилей формулы 1, а в мотоциклетном мире появилось после 1990 года, когда было испытано «Кадживой» и командой «Малборо Робертс Ямаха». Стив Уэбстер постоянно ездит с ним в гонках мотоциклов с коляской. Хотя такая конструкция дороже обычной с металлическими дисками, в длительной эксплуатации она обходится дешевле, поскольку гораздо надежнее, и ее практически невозможно испортить (чем больше сцепление пробуксовывает в холодном состоянии, тем горячее становится и тем лучше работает). Немаловажен и выигрыш в массе — целый килограмм по сравнению с обычным 19-дисковым. Новое сцепление имеет семь дисков и диафрагменную пружину автомобильного типа, а его надо хорошенько прогреть. Медленного прохождения круга, достаточного для шин, не хватает для прогрева сцепления, так что в первый раз, когда я на прямой полностью открыл газ, оно пробуксовывало даже на максимальных оборотах.

Но с новым сцеплением или без него, а Швантц и «Сузуки» будут определяющей силой и в 1994 году — даже без впрыска топлива. RGV-Г-RX79 — первоклассная машина, вызывающая доверие к возможностям «Сузуки» и команды «Лаки Страйк». Она также невероятно отзывчива и послушна. Ито-сан, где же дорожный вариант?

А. КАТКАРТ

Фото Э. ХИМЕНЕСА



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

RGV500 RX79

ДВИГАТЕЛЬ

Тип _____ 2-тактный, 4-цилиндровый, V-образный,
_____ с двумя вращающимися в противоположном
_____ направлении коленчатыми валами,
_____ лепестковыми клапанами на впуске,
_____ мощностными клапанами и резонансными камерами
_____ с электронным управлением на выпуске
Диаметр цилиндра/ход поршня _____ 56/50,7 мм
Рабочий объем _____ 499 см³
Мощность на заднем колесе _____ более 165 л.с. при 12800 об/мин
Карбюраторы _____ 4х"Микун"и, 2-камерные,
_____ с О-диффузора 36 мм,
_____ электронное управление главными жиклёрами
Охлаждение _____ жидкостное
Зажигание _____ "Ниппонденсо", электронное,
_____ программируемое, конденсаторное

ТРАНСМИССИЯ

Сцепление _____ сухое, многодисковое
_____ (9 фрикционных дисков и 10 стальных)
Коробка передач _____ 6-ступенчатая

ШАССИ

Рама _____ диагональная, из алюминиевого сплава,
_____ задняя часть выфрезерована из цельной отливки
Передняя подвеска _____ телескопическая перевернутая вилка "Каяба",
_____ О несущей трубы 43 мм
Задняя подвеска _____ моноамортизатор "Каяба",
_____ алюминиевый маятник,
_____ рычаги, обеспечивающие прогрессивную характеристику подвески
Колеса (спереди/сзади) _____ "Марчезини", шириной 3,50/6,00 дюймов
Шины (спереди/сзади) _____ "Мишлен", 12/60-17/18/67-17

РАЗМЕРЫ

Угол наклона рулевой колонки _____ 23°
Вылет _____ изменяемый от 89 до 104 мм
База _____ 1400 мм

ТОРМОЗА

Передние _____ AP, для диска диаметром 320 мм
_____ из углепластика
_____ с шестипоршневыми скобами,
_____ составными накладками
_____ и регулируемым главным цилиндром
Задние _____ "Сузуки", один стальной диск диаметром 210 мм,
_____ с двухпоршневой скобой "Ниссин"

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Масса _____ 130 кг, с маслом и водой, но без топлива
Распределение массы _____ 53/47%
Максимальная скорость _____ 324 км/ч



СОСТАВЬ КАРТИНУ

Весть о том, что Уэйн Рэйни сломал позвоночник и не сможет больше сесть в седло гоночного мотоцикла, потрясла всех, кто хоть как-то причастен к шоссейно-кольцевым мотогонкам. Столь драматичный уход трехкратного чемпиона мира — потеря невозполнимая. Но в прошлом сентябре, когда произошла авария в Мизано, мало кто предполагал, насколько сильным окажется ее влияние на будущее «королевского» класса.

Внезапно оказалось, что такая

простая и понятная картина мира разлетелась на тысячу осколков. В последние годы мировое первенство стало ареной борьбы трех великолепных гонщиков — американца Рэйни, его соотечественника Кевина Швантца и австралийца Майкла Дуэна. Первый был самой прочной, неизменной величиной в этом треугольнике. Хладнокровие, неоценимые качества пилота-испытателя, инженерный опыт в сочетании с огромным талантом и позволили ему трижды подряд завоевывать чемпионскую корону.

Швантц — гонщик более эмоциональный, горячий, «рисковый», что дало повод журналистам окрестить Кевина «ковбоем из Техаса». Наконец, Дуэн, может быть, наиболее одаренный из всех троих, но удивительно невезучий — каждый раз, когда до титула ему остается рукой подать, австралийца подстерегает падение и травма. В последние годы Майкл все больше становится похожим на героя Станислава Лема, которого врачи собирали по кусочкам из металла и пластика.



Такой же простой была и расстановка сил в командной борьбе. Три японских мотогиганта — «Ямаха», «Хонда» и «Сузуки», представленные заводскими командами. Итальянская «Каджива», отчаянно и почти безуспешно пытающаяся догнать «восточный экспресс». А «на гарнир» — несколько небольших частных «конюшен», использующих либо «серийные гоночные» машины японских фирм, либо французские шасси ROC или британские «Харрис».

Но пятого сентября все изменилось. И нам теперь придется заново складывать разрозненные детали этой своеобразной китайской головоломки, рассматривая и вновь постигая волшебный мир мотокольца.

В Истерн-Крик, где стартовал 46-й чемпионат мира по кольцевым мотогонкам, главным магнитом для всей

пишущей и снимающей братии было появление в комментаторской кабине человека в инвалидном кресле. Журналисты еле дождались финиша последнего заезда и буквально осадили Рэйни. «Я не хочу, чтобы меня жалели, — сказал он. — Я знал, что мотоспорт — это риск, что на трассе со мной может случиться всякое. Но гонки — это моя жизнь, и я не жалею ни о чем. Я не сломлен, я только не могу ездить на мотоцикле».

А вот шеф «Малборо Тим Робертс Ямаха» Кенни Робертс фактически оказался перед необходимостью создавать новую команду. В прежней все было построено вокруг Рэйни. Вряд ли его удалось бы кем-нибудь заменить. И «королю Кенни» пришлось полностью перекроить структуру своего маленького мирка.

В конце прошлого сезона Робертс убедился, что его второй пилот — Лука Кадалора, только в 1993 году перешедший в «королевский» класс, вполне там освоился. Лучше всего об этом говорят две победы в Гран-при и пятое место в таблице чемпионата-93. К тому же Кенни ни на миг не забывал, что имеет дело с трехкратным чемпионом мира — правда, в «младших» классах — 125 и 250 см³. «Итальянец — главный претендент на победу в будущем первенстве», — сказал еще прошлой осенью Эдди Лоусон.

«Серебро» в Австралии и новый рекорд круга подтвердили правоту четырехкратного чемпиона мира. Но, хотя команда делает для Кадалоры все возможное, на него давит огромная психологическая нагрузка. Вполне понятно — стать вторым Рэйни невозможно... Быть может, потому результаты следующих двух этапов нельзя назвать блестящими. Но Робертс ошибается редко.

Движимый целью создать лучшую в мире команду, шеф «Ямахи» переманил из «Хонды» 23-летнего Дарила Битти, «бронзового» пилота прошлого сезона. С появлением австралийца команда, состоявшая когда-то только из гонщиков США (Лоусон, Рэйни, Косински), «разамериканизировалась» окончательно. Как и любой здравомыслящий человек, Робертс понял, что излишний патриотизм в данном случае неуместен, и отдал предпочтение таланту. Но «Ямаха» — совсем другая машина, требующая совершенно иного стиля вождения. Именно поэтому на первых трех этапах чемпионата-94 Битти преследовали неудачи. Падение в Австралии и вто-

«Большая часть моей гоночной жизни связана с Уэйном (Рэйни). Мы всегда все делали вместе. Перестроить команду будет очень сложно...» — говорил перед началом сезона шеф заводской команды «Ямаха» Кенни Робертс.

рая авария на тренировке в Шах-Аламе изрядно подействовали ему на нервы. Тем не менее Дарил отдаст себе отчет, что большая часть сезона уйдет у него на учебу, так что из борьбы за чемпионский титул он фактически выбывает. Но все же по мере своих сил будет бороться за результаты. Кроме того, советы Рэйни, ставшего своеобразным пилотом-наставником в команде Робертса, поистине бесценны. И Битти, похоже, согласен ждать и надеяться.

Все смешалось и в доме главного за последнее десятилетие соперника «Ямахи» — «Хонды». Сразу после аварии Рэйни стало известно о бегстве Битти, на которого руководство «Хонда Рэйсинг Корпорейшн» крепко надеялось. Пришлось срочно искать замену — благо выбирать в «королевском» классе есть из кого. В конце концов менеджер команды Эрв Канемото остановился на кандидатуре испанца Алекса Кривилля, год назад выступавшего на «Хонде» за команду своего знаменитого соотечественника Альфонсо «Сито» Понса.

Но гораздо большей потерей, чем уход Битти, стала для японского завода измена главного спонсора. Как известно, «Ротманс» мобилизовал все силы для участия в формуле 1, покинув ралли-рейды и кольцевые мотогонки. Однако нельзя сказать, что команда, лишившись поддержки «Ротманса», сойдет до уровня второразрядных. Конечно, проблемы появились, но пока не нашелся новый спонсор, крупнейший в мире производитель мотоциклов вполне способен на должном уровне содержать команду, в успехах которой справедливо видит составную часть своей рекламной кампании.

На сегодняшний день «Хонда» располагает, пожалуй, сильнейшим мотогонщиком мира. Почти весь



прошлый сезон Майкл Дуэн оправлялся от травм, к которым то и дело добавлялись новые, по счастью, не столь тяжелые. Доктор Коста, поставивший его на ноги, говорил, что для полного выздоровления зимой понадобится еще одна операция. Быть может, именно благодаря ей весной Дуэн обрел прежнюю свою форму.

Очень неплохо поддержал австралийца его товарищ по команде Синичи Ито. 27-летний японец дважды сумел подняться на пьедестал и, похоже, в ближайшее время постарается подарить своей стране первую за последние 12 лет победу в Гран-при. Основная же работа в период межсезонья легла на плечи конструкторов «Хонды». Они подготовили

принципиально новую машину. Дуэн остался доволен результатом — испытывав мотоцикл «в боевых условиях» на одной из самых технически сложных трасс, в Истерн-Кирк, он сказал: «Это прекрасная машина. Но мы пока еще не составляем единого целого». Слишком большие надежды возлагает Мик на этот сезон, и ему нужна только чемпионская машина.

1 этап

Гран-при Австралии

27 марта, Истерн-Крик, 29 кругов, 113,97 км

1. Дж.Косински	USA	Cagiva V594	1	44,37,026
2. Л.Кадалора	I	Yamaha YZR500	2	—6,480
3. М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	3	—9,246
4. К.Шванц	USA	Suzuki RGV-Г	4	—26,654
5. С.Ито	J	Honda NSR500	6	—30,829
6. А.Кривилль	E	Honda NSR500	10	—33,319
7. А.Пуиг	E	Honda NSR500	5	—33,730
8. А.Барруш	BR	Suzuki RGV-Г	9	—33,736
9. Д.Чандлер	USA	Cagiva V594	8	—45,604
10. Дж.Рейнольдс	GB	Harris Yamaha	12	—1,22,062
11. Б.Гарсиа	F	ROC Yamaha	16	—1,27,745
12. С.Дуэн	AUS	Harris Yamaha	15	—1,32,542
13. Х.Лопес Мелла	E	ROC Yamaha	14	—1,32,768
14. С.Эммет	GB	Harris Yamaha	13	—1,33,338
15. К.Мильорати	I	ROC Yamaha	19	—1 кр.

Сошел:			Место на старте:	Причина:
Д.Битти	AUS	Yamaha YZR500	7	авария

Лучший круг: Кадалора — 1,13,615 (154,429 км/ч).

2 этап

Гран-при Малайзии

10 апреля, Шах-Алам, 33 круга, 115,665 км

1. М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	4	47,36,874
2. Дж.Косински	USA	Cagiva V594	1	—5,225
3. С.Ито	J	Honda NSR500	7	—7,978
4. Л.Кадалора	I	Yamaha YZR500	2	—8,915
5. А.Пуиг	E	Honda NSR500	3	—19,814
6. К.Шванц	USA	Suzuki RGV-Г	10	—23,345
7. А.Барруш	BR	Suzuki RGV-Г	5	—25,054
8. А.Кривилль	E	Honda NSR500	8	—33,344
9. Д.Чандлер	USA	Cagiva V594	9	—40,231
10. Д.Битти	AUS	Yamaha YZR500	6	—1,08,599
11. Н.Мак-Кензи	GB	ROC Yamaha	11	—1,15,155
12. Дж.Рейнольдс	GB	Harris Yamaha	12	—1 кр.
13. С.Эммет	GB	Harris Yamaha		—1 кр.
14. Дж.Мак-Вильямс	GB	Yamaha YZR500	15	—1 кр.
15. Л.Педерчини	I	ROC Yamaha		—1 кр.

Сошел:			Место на старте:	Причина:
Б.Гарсиа	F	ROC Yamaha	13	мотор

Лучший круг: Дуэн — 1,25,925 (146,849 км/ч).



А вот третий участник «большой тройки» — команда «Лаки Страйк Сузуки» с новой машиной что-то припозднилась. Такое впечатление, что некая оторопь, которая овладела Кевином Шванцем после аварии Рэйни («Я, конечно, хотел стать чемпионом мира. Но не такой ценой!» — говорил он в Италии журналистам, пряча глаза), перекинулась на инженеров его команды. Девятое, десятое места в квалификационных заездах — виданное ли дело! К проблемам с мотоциклом добавилась мучительная боль в руке, которую чемпион мира сломал за три недели до австралийского этапа, упав с велосипеда. Закованная в гипс рука мешала управлять и без того не слишком послушным мотоциклом. Не очень удачной оказалась конструкция сиденья, что-то болталось в передней вилке, барахлил стартер.

И только к концу апреля «Сузуки», будто очнувшись от тяжелого сна, позволила своему наезднику выиграть Большой приз Японии. Но несмотря даже на лучшее время круга в Сузуке, Шванц на старте был только третьим, а второй пилот команды, бразилец Александр Барруш, с трудом попал в десятку. Так что и в «королевстве Сузуки» не ладно что-то...

Трудности японцев оказались как нельзя более кстати для «Кадживы». И все же победа Джона Косински стала сенсацией. Уж больно непохожей на себя выглядела команда 15-кратного чемпиона мира Джакомо Агостини. Дело в том, что слабое начало итальянцев давно уже стало притчей во языцех. Но, видимо,

«божественному Аго», в число добродетелей которого, как известно, долготерпение отнюдь не входит, надоела такая традиция. Так что в межсезонье в команде кипела работа, результаты которой не замедлили сказаться на первых двух Гран-при сезона.

В Австралии «маленький Джон» Косински одержал тринадцатую в своей жизни (из них, правда, девять — в классе 250 см³) победу в Гран-при, принеся «Кадживе» третий в ее истории Большой приз. Довольный американец, сам, похоже, не ожидавший такой прыти и плавного хода от своей машины, пел дифирамбы мотоциклу, особо восхваляя мишленовские покрышки. А через две недели, в Малайзии, он очень любопытно отреагировал на то, что Дуэн после упорнейшей борьбы, продолжавшейся 17 кругов, все-таки обошел его и одержал победу. «Не могу же я все время побеждать», — сказал он, улыбаясь. — Тем более, когда вокруг столько прекрасных парней и отличных машин. У меня были кое-какие проблемы, так что я рад и второму месту».

Что и говорить, привычная картина чемпионата мира должна была измениться до неузнаваемости, чтобы такие слова говорил гонщик «Кадживы», для которой еще год назад даже единственная победа в сезоне была подвигом! И тем не менее после трех проведенных этапов составить себе полное представление о том, каким он станет без Рэйни, можно будет только в конце сезона.

О. КОРНЕЕВА

● Президент комиссии трасс ФИМ Клод Дани посетил Буэнос-Айрес с целью выяснить перспективы мотоциклетного Гран-при Аргентины, не проводившегося уже 12 лет.

● «Лучший частник» прошлого сезона, британец Нил Мак-Кензи, опередивший в прошлом году заводских гонщиков «Кадживы», отказался от своего «законного» номера 9. Несмотря на то, что Нил занял год назад девятое место, в нынешнем сезоне на его «ROC Ямахе» будет красоваться цифра 50. Причина — в главном спонсоре Мак-Кензи, фирме «Валволайн», выпускающей масло марки «Слик 50».

● Уэйн Рэйни, как и обещал Кенни Робертс прошлой осенью, возглавил «дочернюю» команду своего бывшего шефа «Малборо Тим Робертс 250». Однако дебют пришлось отложить — единственный пилот «копишки» — Кенни Робертс-младший, тренируясь на ферме своего отца, упал с кроссового мотоцикла и сломал ногу.

● Главной сенсацией третьего этапа чемпионата стал японец Норифуми Абе. Заняв 7 место на старте, никому не известный 18-летний новичок уже на девятом круге вышел в лидеры! С большим трудом его в конце-концов обошел Шванц, а за два круга до финиша Абе упал...

● Английский инженер Стив Харрис разработал комбинированное шасси для своих мотоциклов — из алюминиевых сплавов и углепластиковых композитов.

● Алекс Кривилье получил место за рулем заводской «Хонды», прежде всего благодаря фирмам «Репсол», «Кока-Кола» и «Малборо», заинтересованным, как видно, в испанском рынке.

● 30-летний Скотт Дуэн, старший брат Майкла, дебютировал в Гран-при Австралии в классе 500 см³ на «Харрис-Ямахе». В прошлом году, выступая за «Дукати», он стал вице-чемпионом Австралии в классе «супербайк».

● Президент ФИМ Йосс Вассен представил Уэйна Рэйни к медали «За заслуги». До Рэйни этой наиболее престижной награды мотоциклетной федерации удостоивались только два гонщика: тринадцатикратный чемпион мира Анхель Нието и Джакомо Агостини.

● Гран-при Японии оказался самым посещаемым из стартовых этапов чемпионата. На «Сузуку» пришли 72 тысячи зрителей, в то время как в Истери-Крик их было 45, а в Шах-Аламе — 30 тысяч.

3 этап

Гран-при Японии

24 апреля, Сузука, 21 круг, 123,144 км

1. К.Шванц	USA	Suzuki RGV-Г	3	45,49,996
2. М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	2	—3,474
3. С.Ито	J	Honda NSR500	6	—7,989
4. Л.Кадалора	I	Yamaha YZR500	1	—28,006
5. А.Барруш	BR	Suzuki RGV-Г	8	—36,540
6. Т.Хонма	J	Yamaha YZR500	4	—37,325
7. А.Кривилье	E	Honda NSR500	10	—41,947
8. А.Пуиг	E	Honda NSR500	5	—54,765
9. Дж.Косински	USA	Cagiva V594	9	—59,380
10. Д.Чандлер	USA	Cagiva V594	13	—1,11,706
11. Б.Гарсиа	F	ROC Yamaha	16	—1,29,838
12. Дж.Рейнольдс	GB	Harris Yamaha	14	—1,35,410
13. Дж.Мак-Вильямс	GB	Yamaha YZR500	15	—1,54,792
14. Л.Наво	B	ROC Yamaha	17	—1,58,479
15. Х.Лопес Мелла	E	ROC Yamaha	18	—2,07,616

Сошел:	Место на старте:	Причина:
Н.Абе	7	авария

Лучший круг: Шванц — 2.09,439 (161,207 км/ч).

Личный зачет: 1. Дуэн — 61 очко; 2. Косински — 52; 3. Шванц — 48; 4. Кадалора — 46; 5. Ито — 43; 6-7. Пуиг, Барруш — по 28; 8. Кривилье — 27; 9. Чандлер — 20; 10. Рейнольдс — 14.

О своих пилотах «король Кенни» отзывается так: «По правде говоря, Лука (Кадалора — на снимке слева) — один из лучших парней в «пятисотках», может быть, — второй после Рэйни. Битти меня удивил в мотогонках гораздо больше, чем я от него ожидал».

● Этапы Британского кольцевого чемпионата (BTCC) в нынешнем году транслируются телевидением Швеции, Нидерландов, Греции, Новой Зеландии, Австралии, Японии и ЮАР.

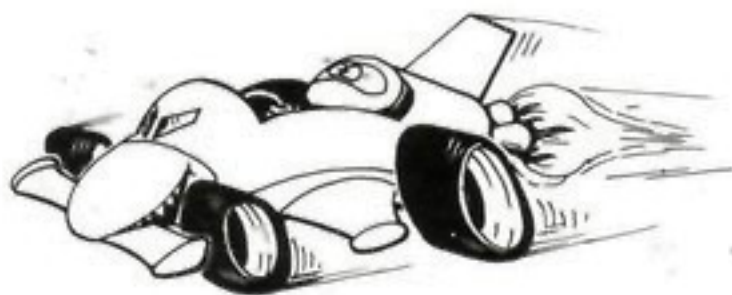
● Решил закончить свою гоночную карьеру один из старейших английских пилотов Уин Перси. В свои 50 лет он трижды был чемпионом Британии и однажды вице-чемпионом Европы по «кузовному кольцу».

● Английская гоночная команда «Кобра Моторспорт» подверглась нападению грабителей. Злоумышленники проникли в мастерские и утащили два сцепления AP для машин формулы 3000, амортизаторы «Пенске» и двигатель «Косворт-DYF».

«Энергия» просится в калашный ряд

Сообщение агентства «Франс Пресс» повергло европейскую автоспортивную прессу в изумление, граничащее с шоком. Оказывается, руководители всем нам хорошо известного НПО «Энергия», расположенного в подмосковном Калининграде, решили к 1995 году построить двигатель... формулы 1!

«Русские идут с космическим мотором!» — кричал заголовком в итальянском «Автоспринте». Журналисты и специалисты, населяющие мир формулы 1, порядком призадумались: представляете, что будет, если за строительство мотора возьмется та же фирма, которая в 1957-м запустила первый спутник Земли, в



1961-м — Гагарина, а недавно ответила американскому «Шаттлу» своим «Бураном»? Куда там «Рено» и «Форду», совершенно не знакомым с космическими технологиями!

В сообщении «Франс Пресс» приводятся детали: строить мотор будут в России, испытывать и доводить в Англии (Сильверстоун) или где-то на юге Франции, а «центр коммуникаций» будет находиться... ну, конечно, в Париже.

Что ж, недурно было бы нашему теляти съесть волка, да только сомнения одолевают. Что так сразу — в формулу 1? Почему бы не спроектировать к 1995 году мотор для «Жигулей» или коробку передач для ЗИЛа? Слабо? Или, как нынче модно выражаться, менталитет не тот? Но скорее всего, для этого не придется в командировку на юг Франции ехать. И в Сильверстоун. И в Париж. Так что, думается, зря на Западе беспокоятся.

Голландский Сенна родом из Бельгии

Осенью прошлого года во время испытательных заездов в Сильверстоуне за рулем «Мак-Ларена» формулы 1 появился 21-летний голландец Йос Ферстаппен. Что здесь удивительного, скажете вы, для команд Ф1 это обычная практика — малоизвестные пилоты в межсезонье зарабатывают доллары, опыт и не в последнюю очередь авторитет, служа испытателями сильнейших «конюшен». Тем не менее, крупнейшие автомобильные журналы мира сочли своим долгом отметить дебют молодого голландца. Почему?

Дело в том, что Йос еще в 1991 году участвовал в чемпионатах мира и Европы по картингу, а впервые сел за руль «формулы» летом следующего года, с ходу заняв шестое место на этапе Евросерии «Опель-Лотос». Прошел еще один год, и уроженец бельгийского городка Монфор стал чемпионом Германии в формуле 3 и выиграл престижную гонку «Малборо Мастерс» в Зандфоорте. Тут-то его и заметил Рон Деннис.

Однако самое любопытное во всем этом — десять лет назад также за два года удалось преодолеть путь от сиденья карта до кокпита «Мак-Ларена» Айртону Сенне. Причем у Ферстаппена двухлетняя форса — «бразильский волшебник» получил приглашение «краснобелых» в 23 года.

Лорд становится президентом

После смерти в октябре прошлого года 63-летнего Иннеса Айрленда, известного английского гонщика пятидесятых—шестидесятых годов, участника пятидесяти Гран-при формулы 1 и победителя одного из них (Большой приз США, Уоткинс Глен, 1961 г.),



освободилось место президента Британского клуба гоночных водителей (BRDC).

Более трех месяцев понадобилось англичанам, чтобы избрать нового президента. Им стал 44-летний лорд Александр Хескет — личность в британском автоспорте колоритнейшая. Двадцать лет назад он создал собственную команду Ф1, первым пилотом которой стал будущий чемпион мира Джеймс Хант (эта славная парочка и изображена на снимке). А в 1986 году тогдашний премьер-министр Великобритании Маргарет Тэтчер предложила Хескету пост представителя правительства в палате лордов. В этом качестве он принимал активное участие в подготовке Маастрихтского соглашения об объединении Европы.

До сих пор президент BRDC был скорее свадебным генералом, однако богатый политический опыт и относительная молодость третьего барона Хескета позволяют надеяться, что он будет играть заметную роль в британском автоспорте.



Английский дебют при английской погоде

Всегда жаркое, сухое и пыльное Большое Мексиканское Приключение в прошедшем году отошло от своих климатических традиций и выдалось холодным, промозглым, а порой дождливым.

Впрочем, это и неудивительно — ведь в знаменитой «Бахе-1000» 1993 года впервые приняли участие английские гонщики на английских машинах. Вот небесная канцелярия и расстаралась.

«Гонка была очень трудной, просто ужасной. Таких приключений нам еще испытывать не приходилось», — с придыханием говорил менеджер английской команды «Баха Рэйсинг Тим», выставившей на старт четыре «ленд-» и три «рейндж-ровера».

Интересно было бы послушать впечатления англичан, вкуси они традиционных прелестей «Бахи» (см. АМС, 93, №7). Однако в любом случае держались посланцы Альбиона молодцом и совладали с мексиканским бездорожьем.

Пять из семи «роверов» добрались до финиша (всего стартовало 170 экипажей, финишировало — 53), а Джон Сакстон и Грэм Робертс заняли в своем классе третье место, уступив лишь супер-джипам «Хаммер», героям операции «Буря в пустыне», состоящим на вооружении армии США. Абсолютным же победителем стал 48-



летний калифорниец Айван Стюарт, которого американцы называют «железный человек» на специальном полноприводном гоночном «пикапе» с двигателем «Тойота».

«Педаль Брукса»



По большому счету установке четвертой педали в автомобиле водители должны были бы удивиться не меньше, чем музыканты появлению девятой клавиши в октаве на рояле или аккордеоне.

Однако дополнительная педаль слева была-таки обнаружена технической комиссией на «Воксхолле-Астра» в 1987 году на ралли, проходившем по острову Мэн. Назначение ее — тормоз, действующий только на задние колеса переднеприводного автомобиля.

По замыслу изобретателя Рассела Брукса, когда правая нога занята газом, левой вполне можно тормозить, создавая требуемый занос задней оси. Прием этот в принципе не был открытием для раллистов, использующих для таких маневров ручной тормоз. Но «педаль Брукса» позволяла не отрывать руки от руля, поэтому появление ее в спортивном автомобиле оказалось отнюдь не бессмысленным. И подтверждение тому — применение педали спустя почти семь лет на новом «Форде-Эскорт-RS2000», подготовленном по «формуле 2» небольшой английской фирмой «Гордон Спунер Инжиниринг».

Самое медленное ралли

Когда видишь на географической карте крохотный остров Кипр, к тому же наполовину оккупированный Турцией, трудно представить, где же там киприоты ухитряются проложить трассу международного ралли. Да еще одного из самых престижных в программе чемпионата Европы, имеющего наивысший коэффициент 20. Секрет прост — дистанция проходит, что называется, не по горизонтали, а по вертикали. Все ралли — фактически сначала подъем, а затем спуск с горы. Из-за этого «Кипрус ралли» слывет самым медленным среди всех более-менее серьезных международных соревнований. Скажем, победитель прошлого года итальянец Алекс Фиорио показал на спецучастках среднюю скорость всего 62,1 км/ч.

«Мак-Ларен» приглашает в гости

Нет, Юха Канкунен и не думал менять свою гоночную профессию. И Рон Деннис не держит финна на примете в качестве третьего пилота команды. Просто четырехкратный чемпион мира оказался в Эшториле гостем команды «Мак-Ларен» и не смог отказать себе в удовольствии посидеть за рулем болида формулы 1.



● Аргентинские поклонники формулы 1 надеются, что в их стране появился наконец достойный продолжатель традиций Фанхио, Пасе и Рейтемана. 19-летний Норберто Фонтана в прошлом году блистал в формуле «Форд», а в нынешнем сезоне поедет в немецком чемпионате Ф3 на «Далларе-394-Опель».

● Владельцы английского автодрома «Сильверстоун» решили отказаться от планов строительства трека для гонок «индикаров».

● Ходят слухи о предстоящем уходе на пенсию главы ФИАТа Джанни Аньелли. 71-

летний промышленник, с именем которого неразрывно связана история туринаской фирмы — а в последние три десятилетия и «Феррари», — собирался оставить свой пост еще прошлой весной. Но пока так и не решился.

● Десятилетний юбилей отметила английская гоночная команда «Продрайв». За это время из двух сотен соревнований ее раллисты выиграли 67, 54 закончили вторыми и 24 — третьими. Среди пилотов «Продрайв» — Бернар Беген, Хенри Тойвонен, Саед аль Хайри, Колин МакРей, Карлос Сайнс и даже братья Николай и Игорь Больших.

ФОРМУЛА 1

ПСИХИЧЕСКАЯ АТАКА



Когда говорят о таланте автогонщика, подразумевают, как правило, водительское мастерство, умение проехать на данной машине по конкретной трассе быстрее соперников. Но в арсенале больших мастеров есть одно сильное действующее средство, приносящее порой просто фантастические результаты. Это — психологическое давление, умение заставить противника действовать по выгодному для тебя сценарию. В свое время прекрасно владела этим приемом Фанхио, Стюарт, Лауда, Прост. А в последние годы тонким психологом проявил себя Сенна. Но начался новый сезон, и оказалось, что из бразильца, непревзойденного, как считали, мастера психологического давления, можно прямо-таки веревки вить. Настоящую психическую атаку предпринял против экс-чемпиона мира Михаэль Шумахер.

В конце восьмидесятых годов японский бизнесмен Хаджиме Танака, известный своей эксцентричностью и любовью к автогонкам формулы 1, — он коллекционировал, ни много ни мало, машины марки «Тирел» — решил построить собственный автодром. «Кого из известных специалистов вы пригласили для разработки проекта?» — поинтересовались у Танаки журналисты в ноябре 1990 года, когда трасса была готова. Ответ поверг присутствующих в недоумение: «Никого. Я набросал эскиз трассы сам. У меня в этом деле есть некоторый опыт — как-никак я спроектировал три поля для гольфа». И после продолжи-

тельной паузы, улыбаясь, добавил: «Думаю, что скоро увижу у себя в гостях всех пилотов формулы 1».

И вот поди ж ты, прошло немногим более трех лет, и мечта чудака-японца сбылась. В деревушке Аида, приютившейся среди поросших лесом гор в префектуре Окаяма на западе главного японского острова Хонсю, состоялся розыгрыш Большого приза Тихого океана, второго этапа чемпионата мира Ф1.

800 километров от Токио. 250 — от Осаки. Несколько десятков километров по узкой шоссейной ленточке среди векового леса и гор. Добираясь сюда, водители огромных грузовиков гоночных команд, привыкшие к автобанам и автострадам, высказывали, очевидно, немало резких замечаний в адрес эксцентричного японца и ФИА, столь любезно пошедшей ему навстречу. А гонщики между тем гадали, что их ждет на трассе, спроектированной знатоком площадок для гольфа.

Единственный из пилотов формулы 1, кто уже был знаком с «Танака Интернешнл», — он выступал здесь в национальном первенстве спорт-прототипов — 31-летний дебютант из команды «Симтек» Роланд Ратценбергер. Но и его слова не слишком успокаивали: «С виду — прекрасная маленькая трасса со всеми удобствами и в очень живописном месте. Но для водителя — настоящее

Как все легко получалось у пилотов «Вильямса» на предсезонных тестах!

Монте-Карло, только без стен и моря по краям».

Уже во время неофициальных тренировок все убедились в правоте австрийца. Трасса оказалась сложной, «медленной», с несколькими коварными поворотами. Обгонять на ней, действительно, было почти так же трудно, как в Монако. Но несмотря на все трудности, Шумахер обставил Сенну почти на 1,3 секунды. Бразилец и его коллега по команде Деймон Хилл были подавлены. «Я не думаю, что здесь мы сможем сделать что-то большее», — говорил трехкратный чемпион мира. А немец продолжал психологическую арт-подготовку: «Я доволен результатом и машиной. Трасса очень сложная, так что, уверен, ключом к победе станет верная стратегия».

Спровоцированный Михаэлем, на следующий день Сенна превзошел самого себя. Он улучшил свое время на 2,3 секунды, промчавшись по трассе «дальневосточного Монако» со скоростью почти 190 км/ч. Но Шумахер отстал менее чем на четверть секунды. И вот здесь Айртон окончательно дрогнул. Он попытался прыгнуть выше головы — и вылетел с трассы в одном из поворотов. Только тут стало понятно, насколько сильно Шумахеру удалось вывести

Лишь четырежды в истории Ф1 победителю двух стартовых этапов не удавалось стать чемпионом мира. Так, не повезло Э.Фиттипальди в 1973-м, Н.Лауде в 1976-м, Ж.-А.Лаффиту в 1979-м и А.Просту в 1982 году. Поэтому, даже если Михаэль Шумахер не станет чемпионом, он уже попал в неплохую компанию.





бразильца из равновесия. Сенна нервничал и, как сказали бы японцы, «потерял лицо»: «Честно говоря, не могу понять, что случилось. Я крайне разочарован. Это вышло так глупо, бестолково...»

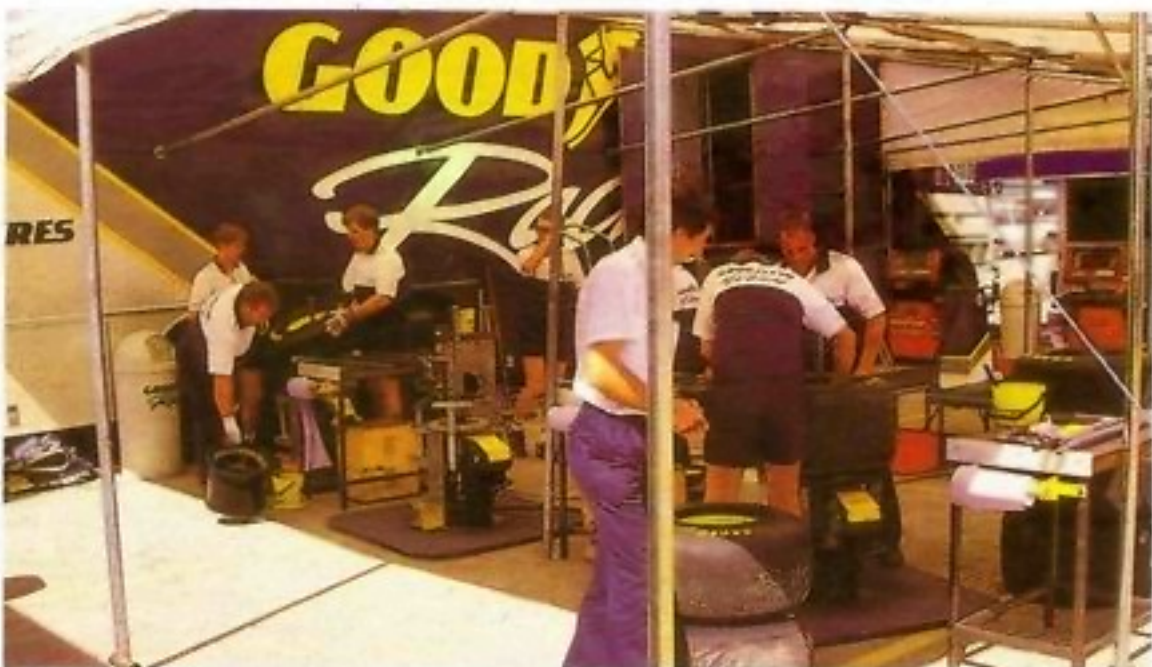
А между тем все как раз было предельно просто. И если бы не огромный психологический груз обидного поражения в первой гонке и желание добиться победы во что бы то ни стало, Сенна, с его-то бесподобным чувством машины, спо-

койно разобрался бы в причинах. Дело в том, что необычная для этих мест жара, песок, нанесенный колесами вылетавших на обочину машин, и масло, проливавшееся из сломанных моторов, сделали трассу чрезвычайно скользкой и опасной. Достаточно сказать, что ни Шумахеру, ни кому бы-то ни было из лидеров не удалось улучшить время первой квалификационной серии. Лишь Кристиан Фиттипальди перебрался с 15-го на 9-е место. Но, похоже, немцу удалось посеять в Сенне такое беспокойство, что тот забыл об осто-

рожности. И в это время Михаэль нанес еще один удар. Пока Айртон, нервно поглядывая на часы, ждал, когда механики подготовят машину — тренировка неумолимо приближалась к концу — Шумахер в «прогулочном темпе» проехал несколько кругов и вышел из своего «Бенеттона», ослепитель-

От недавнего засилья итальянских пилотов в чемпионате мира не осталось и следа. Микеле Альборето, Пьерлуиджи Мартини (на снимке) и Джанни Морбиделли удалось вскочить в уходящий поезд буквально в последний момент — менее чем за месяц до начала сезона.

Вот уже третий год «Гудйер» является шинным монополистом в формуле 1.



но улыбаясь: «Второе место на старте меня вполне устраивает. Лучше поберегу шины».

И это на трассе, где, по всеобщему мнению, стартовая позиция играла едва ли не решающую роль! Что еще прячет в рукаве этот немец?! К несчастью для Сенны, Шумахер выложил свой козырь, едва лишь зажегся зеленый сигнал светофора. Оба лидера среагировали молниеносно, но уже через несколько десятков метров «Бенеттон» догнал «Вильямс». Сенна отчаянным маневром попытался перекрыть сопернику «кислород», прижав его к внутренней стенке, но автомобиль Шумахера, торжественно ревя мотором, стремительно ушел вперед.

Думается, эта сцена стоила главному инженеру «Рено» Бернару Дюдо нескольких седых волос. Победу Шумахера на первом этапе объяснили в основном тем, что запрет электронных систем сказался на шасси «Вильямса» гораздо серьезней, чем на машинах «Бенеттона». Но вчистую проигранный старт в Аиде показал, что дело не столько в шасси, сколько в моторе. Очевидно, пока инженеры «Рено» наслаждались дифирамбами в адрес непревзойденного двигателя, специалисты «Косворта» сделали большой шаг вперед.

И дальше события для белоголубых развивались, словно в

кошмарном сне. Сенна продолжал гонку лишь девять секунд. В первом же повороте его

Донельзя расстроенный бразилец еще не успел дойти до боксов, когда его товарищ по команде, сражавшийся в то время за третье место с Хаккиненем, вылетел с трассы. Хилл все же сумел продолжить борьбу, но о том, чтобы потягаться с лидером, речи уже не шло. С большим трудом выбравшись все-таки на вторую позицию, Деймон закончил гонку на пятидесятом круге со сломанной трансмиссией.

Но к тому времени судьба Тихоокеанского Гран-при давно решилась. «Я был уверен, что единственный мой соперник — Сенна, — признался потом Шумахер. — И когда увидел в зеркале вылетевший на обочину «Вильямс», опасался только одного — судьи остановят гонку и дадут повторный старт. Но все обошлось, и я понял, что сегодня мне будет легко. Обеспечив солидный отрыв, последнюю треть гонки я вообще отдыхал».

Слова Михаэля прозвучали жестокой насмешкой не только над нулевым в прямом и переносном смысле слова номером «Вильямса»

— о том, кого он посадил за руль одной из лучших в мире машин, «железный Фрэнк» должен был подумать еще перед началом прошлого сезона, — но и над болельщиками «Феррари». Итальянские фаны так радовались пьедесталу Але-

2 этап

Тихоокеанский Гран-при

17 апреля, «Танака Интернешнл», 83кр., 307,349км

1. М.Шумахер	D	Benetton B194	2	1:46.01.693
2. Г.Бергер	A	Ferrari 412T1	5	—1.15.300
3. Р.Барричелло	BR	Jordan 194	8	—1 кр.
4. К.Фиттипальди	BR	Arrows FA15	9	—1 кр.
5. Х.-Х.Френтцен	D	Sauber C13	11	—1 кр.
6. Э.Кома	F	Larrousse LH94	16	—3 кр.
7. Дж.Херберт	GB	Lotus 107C	23	—3 кр.
8. П.Лами	P	Lotus 107C	24	—4 кр.
9. О.Пани	F	Ugier JS39B	22	—5 кр.
10. Э.Бернар	F	Ugier JS39B	18	—5 кр.
11. Р.Ратценбергер	A	Simtek S941	26	—5 кр.

Сошли:	Место	Причина:
круг:	на старте:	
69 Дж.Морбиделли	I	Arrows FA15 13 мотор
69 К.Вендлингер	A	Sauber C13 19 авария
69 М.Альборето	I	Minardi M193B 15 авария
67 М.Брандл	GB	McLaren MP4/9 6 мотор
63 П.Мартини	I	Minardi M193B 17 авария
54 Й.Ферстаппен	NL	Benetton B194 10 авария
49 Д.Хилл	GB	Williams FW16 3 трансмиссия
44 А.Сузуки	J	Jordan 194 20 рул.упр.
42 Ю.Катаяма	J	Tyrrell 022 14 мотор
19 М.Хаккинен	SF	McLaren MP4/9 4 гидравл.
14 О.Беретта	MC	Larrousse LH94 21 мотор
2 Д.Брэбхэм	AUS	Simtek S941 25 эл.сист.
0 Н.Ларини	I	Ferrari 412T1 7 авария
0 А.Сенна	BR	Williams FW16 1 авария
0 М.Бланделл	GB	Tyrrell 022 12 авария

Не прошли квалификацию:

Б.Гашо	B	Pacific PR01	1.16.927
П.Бельмондо	F	Pacific PR01	1.17.450

«Пулл-позиция»: 1.10.218. Лучший круг: Шумахер (10) — 1.14.023 (180 км/ч). Лидер: Шумахер — 1-83.

Личный зачет: 1. Шумахер — 20 очков; 2. Барричелло — 7; 3-4. Хилл, Бергер — по 6; 5. Ж. Алези (F) — 4; 6. Фиттипальди — 3; 7-8. Катаяма, Френтцен — по 2; 9-10. Вендлингер, Кома — по 1. Командный: 1. Benetton — 20; 2. Ferrari — 10; 3. Jordan — 7; 4. Williams — 6; 5-6. Arrows, Sauber — по 3; 7. Tyrrell — 2; 8. Larrousse — 1.

«Вильямс» получил незаметный «пинок под зад» от шедшего следом «Мак-Ларена» Мики Хаккинена. Машину занесло на левую обочину, где ее и добил «Феррари» Николы Ларини, тщетно пытавшегося избежать аварии.



зи в Сан-Паулу. А теперь вот Герхард Бергер стал даже вторым. Но едва ли не половину дистанции австриец удирал от «Бенеттона» лидера, догнавшего его на круг. А Шумахер в это время, оказывается, отдыхал...

Еще более подчеркнул преимущество «Бенеттона» второй пилот команды Йос Ферстаппен. 22-летний голландец, для которого это вообще была всего лишь 52-я автомобильная гонка в жизни (считая и «Опель-Лотос», и формулу 3), чувствовал себя в компании сильнейших весьма уверенно. Он был достаточно агрессивен, в меру осторожен, заботливо следил за тем, чтобы не создавать препятствий своему товарищу по команде. И серьезно ошибся лишь раз, когда на выходе из «пит-лейна» поспешил, решив, что успеет проскочить перед носом мчавшегося по прямой «Заубера», и вошел в первый поворот на слишком большой скорости.

Флавио Бриаторе в боксах «Бенеттона» огорченно крутил головой, наблюдая на мониторе аварию своего гонщика, но сам Йос был расстроен, конечно же, гораздо больше своего шефа: кто знает, когда ему еще придется сесть за руль «формулы 1», ведь пока Ферстаппен всего лишь запасной.

Тем не менее отличная езда молодых — и упоминавшегося уже голландца и двух бразильцев — Барричелло и Фиттипальди, показавших лучшие свои результаты, и второе место новичка Хайнца-Харальда Френтцена, чье приглашение в «Заубер» поначалу вызвало некоторое недоумение, позволяет надеяться, что менеджеры ведущих команд Ф1 пересмотрят наконец свою кадровую политику.

Прошлый сезон стал последним для таких ветеранов, как

Дерек Уорвик, Риккардо Патресе, Филипп Алльо, Андреа де Чезарис, Тьерри Бутсен — гонщиков, в самом начале своей карьеры психологически сломленных гигантскими фигурами Проста, Пике, Сенны, Мэнселла. Однако владельцы «конюшен», возможно, руководствуясь поговоркой «старый конь борозды не портит», продолжали приглашать «верных середнячков», забывая о второй части той же поговорки. Ведь Деймон Хилл и тем более Мартин Брандл, Микеле Альборето, Агури Сузуки, разменявшие уже четвертый десяток, явно не годятся на роли лидеров. При всем уважении к их безусловному мастерству — в Ф1 просто не может быть плохих водителей — они лишь работающие подмастерья и никогда не сумеют бросить вызов чемпионам, как это сделал Михаэль Шумахер.

А немец, который в 1992 году — вы помните? — вытеснил из «Бенеттона» самого Нельсона Пике, после победы в Аиде показал, что из улыбчивого мальчишки превратился в грозного соперника для самого Сенны. Михаэль, оказывается, прилежно запоминал уроки, которые давал ему бразилец в последние два года. Что и убедительно доказал в Японии. Едва спустившись с пьедестала, он обрушил на голову бразильца еще один психологический заряд сокрушительной силы: «Я и сейчас уверен, что «Вильямс» — самая сильная команда на сегодняшний день, — сказал он без тени улыбки. — У них отличное оборудование, прекрасный состав, у них, наконец, преимущество в мощности, которое обязательно скажется уже в Имоле».

Вот так-то. Оказывается, машины Фрэнка Вильямса лучше «бенеттонов». Да вот за рулем их сидят...

После такого не приходится сомневаться, что Сенна окончательно взбеленится. А Шумахеру останется лишь пожинать плоды своей психической атаки.

А. МЕЛЬНИК

● Спустя всего неделю после первого этапа чемпионата, во время испытательного заезда в Муджелло, попал в аварию пилот «Феррари» Жан Алези. Врачи парижского госпиталя Питье констатировали ущемление шейных позвонков. Поэтому в Японии место француза занял запасной команды, 30-летний итальянец Никола Ларини, на счету которого 42 Гран-при за рулем «Колонии», «Озеллы», «Лижье», «Ламборгини» и «Феррари» (1987—1992 гг.)

● Совет ФИА на специальном заседании рассмотрел «дело Эрвина». Гонщик из Северной Ирландии был признан виновным в «безрассудной езде и ошибке при обгоне», что привело к аварии четырех автомобилей на Гран-при Бразилии. Наказание (штраф десять тысяч долларов и дисквалификация на одну гонку) было заменено более суровым, с точки зрения шефа команды Эдди Джордана, — у Эрвина отобрали «суперлицензию» на 3 Гран-при. В Японии его заменил 33-летний Агури Сузуки.

● Трибуны автодрома «Танак-Интернешнл» вмещают 55 тысяч зрителей. Однако во время Тихоокеанского Гран-при они были заполнены далеко не полностью. Причина прежде всего в непомерной цене на билеты — незадолго до гонки она поднялась с 400 до 445 долларов.

● Шумахер стал первым немецким пилотом, которому удалось выиграть Большие призы Бразилии и Японии.

● В Японии Сенна принес «Рено» 90-ю «поул-позишн» в гонках Гран-при. Лучшие показатели только у «Форд-Косворт» — 132 и «Феррари» — 110.

● Третье место Барричелло стало лучшим достижением «Джордана» за четырехлетнюю историю участия команды в чемпионате мира. А Тихоокеанский Гран-при был пятидесятым стартом «конюшни» в Ф1.

● В 21 год 10 месяцев и 24 дня Барричелло стал самым молодым за последние 14 лет призером Гран-при. До абсолютного рекорда Элио де Анжелиса ему не хватило 17 дней.

Кен Тиррел ставит на англичан — конструктора Харви Постлутзита и гонщика Марка Бландела (на снимке) — и японцев — пилота Юкио Катаяму, табачный концерн «Джапан Табакко» и моторы «Ямаха».

WILLIAMS
Engineering Ltd.



0



Деймон
ХИЛЛ

17.09.1960 г.



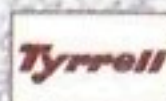
2



Айртон
СЕННА

21.03.1960 г.

TYRRELL
Racing Organisation Ltd.



3



Юкио
КАТАЯМА

29.05.1963 г.



4



Марк
БЛАНДЕЛЛ

08.04.1966 г.

BENETTON
Formula Ltd.



5



Михаэль
ШУМАХЕР

03.01.1969 г.



6



Юрки-Ярви
ЛЕХТО

31.11.1966 г.

McLAREN
International Ltd.



7



Мика
ХАККИНЕН

29.08.1968 г.



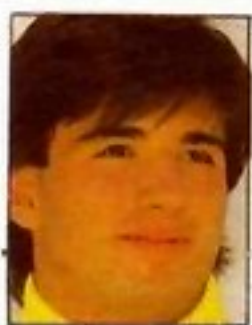
8



Мартин
БРАНДЛ

01.06.1959 г.

ARROWS
Gran Prix International



9



Кристиан
ФИТТИПАЛЬДИ

18.01.1971 г.



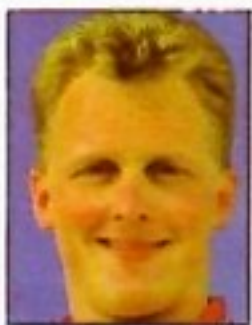
10



Джанни
МОРБИДЕЛЛИ

13.01.1968 г.

LOTUS
Team International Ltd.



11



Джонни
ХЕРБЕРТ

25.06.1964 г.



12



Педро
ЛАМИ

20.03.1972 г.

JORDAN
Grand Prix Ltd.



14



Рубенс
БАРРИЧЕЛЛО

23.05.1972 г.



15



Эдди
ЭРВИН

10.11.1965 г.



19

Эрик
КОМА

29.09.1963 г.



20

Оливье
БЕРЕТТА

23.11.1969 г.

LARROUSSE F1



23

Пьерлуиджи
МАРТИНИ

23.04.1961 г.



24

Микеле
АЛЬБОРЕТО

23.12.1956 г.

MINARDI
Team Spa.

25

Эрик
БЕРНАР

24.08.1964 г.



26

Оливье
ПАНИ

02.09.1966 г.

LIGIER
Sports

27

Жан
АЛЕЗИ

01.06.1964 г.



28

Герхард
БЕРГЕР

27.09.1959 г.

Scuderia
FERRARI Spa.

29

Карл
ВЕНДЛИНГЕР

20.12.1968 г.



30

Хайнц-Харальд
ФРЕНТЦЕН

03.05.1967 г.

Team PP
SAUBER AG

31

Дейвид
БРЭБХЭМ

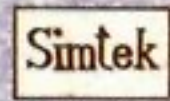
05.09.1965 г.



32

Роланд
РАТЦЕНБЕРГЕР

04.07.1962 г.

SIMTEK
Research Ltd.

33

Поль
БЕЛЬМОНДО

23.04.1963 г.



34

Бертран
ГАШО

22.12.1962 г.

PACIFIC
Grand Prix Ltd.



ПРИШЕЛЬЦЫ ИЗ

Прошлогодние успехи Найджела Мэнселла на американских гоночных трассах вызвали, как и ожидалось, волну интереса к заокеанским гонкам. Множество изданий мира на все лады обсуждали достоинства и недостатки «Всемирной серии PPG Индикар», сравнивая ее с чемпионатом мира формулы 1. Но может быть, наиболее наглядно сравнить два первенства удалось не журналисту, а гонщику. Ирландец Дерек Дейли в декабре минувшего года получил редкую возможность сесть за руль двух чемпионских автомобилей — «Вильямса-FW 15C» Алена Проста и «Лолы-T93/00» Найджела Мэнселла.

— Идея эта поначалу казалась мне неосуществимой. Однако руководители команд Фрэнк Вильямс и Карл Хаас вопреки ожиданиям благожелательно отнеслись к моей просьбе. Вот так я, экс-пилот формулы 1 и «Индикара», смог испытать чемпионские автомобили сезона-93.

Вряд ли можно себе представить занятие более интересное для меня. «Вильямс-FW15», вероятно, наиболее сложный гоночный автомобиль из когда-либо построенных. В него заложены наисовременнейшие технические решения. Что же касается «Лолы-T93/00», то это — грубо скроенная, но более простая машина.

Итак, одиннадцать лет спустя после моей прощальной гонки в формуле 1 на «Вильямсе-FW08», я на один день вернулся в свою старую команду. Предоставили мне машину Проста — FW15C с шасси N5. Как только я забрался в кокпит и немного осмотрелся, меня поразило обилие новых приборов. Отсек гонщика «Вильямса», который, кстати, достаточно просторен, напичкан таким количеством кнопок и рычажков, что полностью понять их назначение невозможно даже после 15-минутного инструктажа. В центре рулевого колеса диаметром всего 26,7 см находятся четыре кнопки: для включения радиосвязи, аварийного выключения двигателя, переключения передач и управления активной подвеской колес. По правую сторону от панели приборов расположены три рычажка. Один ставится в определенное поло-

жение в зависимости от выбранного инженерами «Рено» качества топливной смеси, другой — от жесткости подвески (всего шесть запрограммированных параметров). Пилот может сохранять расстояние между днищем кузова автомобиля и дорожным покрытием независимо от нагрузок. В нижней части кокпита установлены три электронных устройства, которые препятствуют продольному и поперечному крену кузова при ускорении, торможении и прохождении поворотов. И наконец третий рычажок регулирует тяговое усилие на ведущих колесах.

Возможности подобных регулировок поражают воображение непосвященного. Между тем современные пилоты постоянно пользуются этими устройствами. Я же в ходе испытаний не придумал ничего лучше, чем поставить регуляторы в определенное положение и пустить все на самотек.

После тщательно продуманной с механиками команды процедуры старта я включил стартер, и двигатель завыл за моей спиной. Насос гидросистемы подвески, приводимый от мотора, тут же задал нужное давление так называемым газожидкостным аккумуляторам. Теперь можно воспользоваться регулятором и установить высоту дорожного просвета. Я готов к разогревочной езде, отжимаю сцепление и указательным пальцем правой руки нажимаю кнопку переключения передач на спице рулевого колеса. На экране монитора



РАЗНЫХ МИРОВ

появляется цифра 1, показывающая, что передача включена. Разгоняю двигатель до 5500 об/мин, необходимых для трогания с места. Педаль сцепления жесткая, и тем, кто садится за руль машины в первый раз, сложно с ней справиться. Утешаю себя, что ошибок не избежали ни Прост в боксах Монте-Карло, ни Хилл после разогревающего круга Гран-при Португалии. Следует сказать, что педалью сцепления гонщик пользуется только на старте соревнований, в ходе гонки левая нога пилота ее не касается.

Лично для меня полуавтоматическая коробка передач является наиболее поразительным узлом автомобиля. Это феноменальное изобретение! Обеспечивая быстрое переключение передач, она позволяет водителю все время держать руки на рулевом колесе. Каждое передаточное число фиксируется монитором на панели приборов. Наибольшее ускорение обеспечивает устройство принудительного включения низшей передачи. Когда вы манипулируете передачами, то слышите мощный звук двигателя. К этому добавьте дикое завывание воздуха, попадающего в воздухозаборник над головой. Переключение со второй передачи на третью происходит особенно быстро. И в этот момент голова резко отбрасывается назад.

Максимальное число оборотов двигателя — 14 тысяч. Чтобы водитель имел возможность больше времени следить за дорогой, у «Вильям-

са» на панели приборов имеется двухцветная световая индикация «обратного отсчета» оборотов, которая предупреждает о том, что не хватает 500, 300 и 100 об/мин до оптимального уровня. Когда вы видите зеленый или желтый сигнал, следует нажать на кнопку переключения передач. Я очень скоро научился переключать передачи, совершенно не думая о них.

Начиная все больше разбираться в различных устройствах, анализирую работу рулевого управления FW15C. Система превосходна. Действует легко, и все происходит очень гладко,

без затруднений. Не ощущается сильного вдавливания тела в сиденье после прохождения поворотов на высокой скорости. Машина податлива, слышится малейшего движения руля. Это большое преимущество на трассах с многочисленными поворотами. Еще одно устройство в помощь гонщику автоматически сокращает мощность двигателя, чтобы устранить буксование колес. Великолепно!

Поразительна эффективность действия тормозов. Это главный сюрприз для меня, все время доминировавший в моем сознании, пока я уп-

Пульт управления простовского «Вильямса-FW15».



А это место пилота «Лолы-T93» Мэнселла.





Коробка передач «индикара» расположена не впереди, как у «формулы», а позади ведущей оси.

равлял машиной. Приятно ощущать, например, что ты пропустил точку торможения и, несмотря на это, остановился или замедлил движение там, где нужно, без печальных последствий. При замедлении с 280 до 64 км/ч тело прижимается к ремням безопасности, а машина буквально «присасывается» к покрытию.

Если сравнить FW15 с «Вильямсом» 1982 года, поражает усложнение конструкции тормозной системы. В машине Проста используются углепластиковые диски, сервопривод, антиблокировочная и противобуксовочная системы.

Все эти устройства, естественно, облегчают управление автомобилем. Однако появляются новые трудности. Следует помнить, скажем, что более короткие тормозные пути означают меньшие возможности для обгона на трассе.

Итак, за «Вильямсом» настал черед «Лолы». На этом шасси Мэнселл добился победы в Милуоки. Как ни удивительно, кокпит оказался чрезвычайно тесным. Пришлось поджать колени, чтобы влезть в отсек гонщика. К тому же моим ногам с обувью 41 размера не хватало пространства. Я сразу вспомнил «Вильямс», в котором даже Деймону Хиллу было просторно. А ведь он носит обувь 43 размера. Все это, конечно, затрудняло пользование органами управления.

Лишенная электронных чудес формулы 1, «Лола» выглядит знакомой. Похоже, что единственная разница с тех пор, как я покинул «Инди», состояла в том, что мой шлем теперь касался пенопласта в задней части кокпита — он играет роль подголовника, уменьшая опасность повреждения головы.

После инструктажа — его я получил непосредственно от Мэнселла и инженеров — я завел двигатель с турбонаддувом от дистанционного стартера. Найджел пользуется необычно малым для «индикара» рулем диаметром всего 25,4 см, что затрудняет поворот колес на месте. В движении рулевое колесо вполне приемлемо.

Чтобы привыкнуть к работе педали акселератора, необходимо потренироваться. То же самое нужно сделать, чтобы приспособиться к рычагу коробки передач. Сначала я испытывал затруднения с быстрым переключением, потому что манипулировал рычагом ладонью и пальцами. По совету Мэнселла я аловчился пользоваться только пальцами, что значительно облегчило управление машиной.

Максимальное число оборотов двигателя «Лолы» — 12 тысяч. Я пришел к заключению, что мотор имеет довольно гибкую характеристику, так что я не ощущал неприятных рывков при наборе мощности. Сперва мне показалось, что автомобиль довольно медленно ускоряется после прохождения поворотов на низкой скорости, однако очень скоро я перестал обращать на это внимание.

Системе управления «Лолы» далеко до «вильямсовской». Зато — уве-

ренность в том, что ничего неожиданного не случится, не покидала меня. Переход от торможения к прохождению поворота происходит как нечто приятное. Автомобиль держит линию, передние колеса сравнительно легко перемещаются туда, куда хочет водитель.

К сожалению, дискомфорт, который я испытывал в кокпите, не позволял мне чувствовать себя как дома. Тряска приводила к тому, что голова смещалась назад на скорости около 160 км/ч. А когда эти толчки исчезали, приходилось удерживать голову прямо при резких ускорениях.

Теперь, после испытаний, мне понятно, почему «Лолу-T93/00» часто критиковали в прошлом сезоне. Надо отдать должное Ньюмену и Хаасу, которые приложили немало усилий, чтобы сделать в ходе чемпионата машину весьма эффективной в борьбе на гоночном треке. По своей конструкции «Лола» приспособлена к соревнованиям на любой трассе, начиная от «ухабистого» уличного Лонг-Бич до гладкого Индианаполиса. В общем, «Лола» очень быстра, но несовершенна.

А вот «Вильямс-FW15C» относится к другому миру. С тех пор, как я покинул место водителя автомобиля Ф1, технический прогресс сделал свое дело. Активная подвеска, контроль траектории движения, невероятная способность прохождения поворотов — все это требует от пилота гораздо большей, чем раньше, внимательности и сосредоточенности.

По материалам
английского журнала
«Автоспорт»

1973

1 этап — Буэнос-Айрес, 96 кругов/321,120 км; 2. «Интерлагос», 40/318,400; 3. Кялами, 79/324,216; 4. Монтхуич, 75/284,250; 5. Цольдер, 70/295,470 6. Монте-Карло, 78/255,684; 7. «Андерсторп», 80/321,440; 8. Ле-Кастелле, 54/313,740; 9. Сильверстоун, 67/314,900; 10. Зандфоорт, 72/304,272; 11. «Нюрбургринг», 14/319,90; 12. «Остеррайхринг», 54/319,194; 13. Монца, 55/317,625; 14. Моспорт, 80/316,48; 15. Уоткинс Глен, 59/320,547. В зачет шли 13 лучших результатов. Система начисления очков: 9-6-4-3-2-1. Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише этапа; с — сход по техническим причинам; а — авария; * — не финишировал в гонке, но получил квалификационное место; ф — финишировал, но не получил квалификационного места (прошел менее 90% дистанции); нс — не стартовал в гонке; д — дисквалификация; прочерк — не участвовал в соревнованиях; — лучшее время прохождения круга.

		RA 28.01	BR 11.02	ZA 3.03	E 29.04	B 20.05	MNC 3.06	S 17.06	F 1.07	GB 14.07	NL 29.07	D 5.08	A 19.08	I 9.09	CDN 23.09	USA 7.10	Очки
1	Джеки Стюарт (GB), "Тиррел-005/006-Косв."	4 3	8 2	16 1	4 с	6 1	1 1	3 5	1 4	4 10	2 1	1 1	7 2	6 4	9 5	5 нс	71
2	Эмерсон Фиттипальди (BR), "Лотос-72D-Косворт"	2 1	2 1	2 3	7 1	9 3	5 2	4 12*	3 а	5 с	16 с	14 6	1 с	4 2	5 2	3 6	55
3	Ронни Петерсон (S), "Лотос-72D-Косворт"	5 с	1 с	4 11	1 с	1 а	2 3	1 2	5 1	1 2	1 11*	2 с	2 1	1 1	1 с	1 1	52
4	Франсуа Север (F), "Тиррел-005/006-Косв."	6 2	9 10	25 ф	3 2	4 2	4 4	2 3	4 2	7 5	3 2	3 2	10 с	11 5	6 а	нс	47
5	Питер Ревсон (USA), "Мак-Ларен-M19C/M23-Ксв."	11 8	12 с	6 2	5 4	10 а	15 5	7 7	—	3 1	6 4	7 9	4 с	2 3	2 1	7 5	38
6	Дейв Хьюм (NZ), "Мак-Ларен-M19C/M23-Ксв."	8 5	5 3	1 5	2 6	2 7	3 6	6 1	6 8	2 3	4 с	8 12	3 8	3 15	7 13	8 4	26
7	Карлос Райтеманн (RA), "Брэбхэм-BT37/BT42-К"	9 с	7 11	8 7	15 с	7 с	19 с	5 4	8 3	8 6	5 с	6 с	5 4	10 6	4 8	2 3	16
8	Джеймс Хант (GB), "Марч-731-Косворт"	—	—	—	—	—	18 9*	—	14 6	11 4	7 3	—	9 с	—	15 7	4 2	14
9	Жаки Икс (B), "Феррари-312B2/B3" "Мак-Ларен-M23-Косворт" "Iso-IR02-Косворт"	3 4	3 5	11 а	6 12	3 с	7 с	8 6	12 5	19 8	—	4 3	—	14 8	—	23 7	12
10	Жан-Пьер Бельтуаз (F), BRM-P160/180	7 с	10 с	7 с	10 5	5 ф	11 а	9 с	15 11	17 а	9 5	9 с	13 5	13 13	16 4	14 9	9
11	Карлос Пасе (BR), "Сертиз-TS14-Косворт"	15 с	6 с	9 а	16 с	8 8	17 с	16 10	18 13	15 а	8 7	11 4	8 3	5 с	1918*	9 с	7
12	Артуро Мерцарио (I), "Феррари-312B2/B3"	14 9	17 4	15 4	—	—	16 с	—	10 7	—	—	—	6 7	7 с	20 15	11 16	6
13	Джордж Фолмер (USA), "Шэдоу-DN1-Ксв."	—	—	21 6	14 3	11 с	нс	19 14	20 с	25 а	22 10	21 а	20 с	21 10	13 17	20 14	5
14	Джеки Оливер (GB), "Шэдоу-DN1-Ксв."	—	—	14 с	13 с	22 а	22 10	17 с	21 с	26 а	10 а	17 8	18 с	19 11	14 3	22 15	4
15	Андреа де Адамич (I), "Сертиз-TS14-Косв." "Брэбхэм-BT37/BT42-Ксв."	—	—	20 8	17 с	18 4	25 7	—	13 с	20 а	—	—	—	—	—	—	3
	Вильсон Фиттипальди (BR), "Брэбхэм-BT37/BT42-К"	12 6	11 с	17 с	12 10	19 с	9 11*	13 а	1916*	13 с	13 а	13 5	16 с	16 с	10 11	25 ф	3
17	Ники Лауда (A), BRM-P160E	13 с	13 8	10 с	11 с	14 5	6 с	15 13	17 9	9 12	11 с	5 а	нс	15 а	8 а	21 с	2
	Клей Регалонни (CH), BRM-P160E	1 7	4 6	5 а	8 9	1210*	8 с	12 9	9 12	10 7	12 8	10 с	14 6	18 с	—	15 8	2
19	Крис Амон (NZ), "Текно-PA123-006-К" "Тиррел-006-Косворт"	—	—	—	—	15 6	12 с	—	—	29 с	19 с	—	нс	—	11 10	12 нс	1
	Гийс ван Леннеп (NL), "Iso-IR02-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 6	—	23 9	23 с	—	—	1
	Хоуден Генли (NZ), "Iso-IR01/02-Косворт"	19 ф	16 7	19 10	21 с	21 а	10 с	11 11	24 14	18 9	15 9	нс	21 ф	20 ф	22 6	19 12	1
	Майкл Бьютлер (GB), "Марч-721G/731-Ксв."	18 10	19 с	23 ф	19 7	2011*	20 с	21 8	—	24 11	23 с	19 16	11 с	12 с	21 с	26 10	
	Майкл Хейлвуд (GB), "Сертиз-TS14-Косворт"	10 с	14 с	12 а	9 с	13 а	13 8	10 с	11 с	12 а	24 с	18 14	15 10	8 ф	12 9	6 с	
	Йохен Масс (D), "Сертиз-TS14-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	14 а	—	15 7	—	—	—	16 с	
	Анри Пескарولو (F), "Марч-731-Косворт" "Iso-IR02-Косворт"	—	—	—	18 8	—	—	—	23 с	—	—	12 10	—	—	—	—	
	Нанни Галли (I), "Iso-IR01/02-Косворт"	16 с	18 9	—	20 11	17 с	21 с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Йоди Шехтер (ZA), "Мак-Ларен-M19C/M23-К"	—	—	3 9*	—	—	—	—	2 а	6 а	—	—	—	—	3 а	10 с	
	Грэм Хилл (GB), "Шэдоу-DN1-Ксв."	—	—	—	22 с	23 9	24 с	18 с	16 10	27 с	17 ф	20 13	22 с	22 14	17 16	18 13	
	Дейвид Парли (GB), "Марч-731-Косворт"	—	—	—	—	—	23 с	—	—	16 нс	21 с	22 15	—	24 9	—	—	
	Жан-Пьер Жарье (F), "Марч-721G/731-Ксв."	17 ф	15 с	18 ф	—	16 а	14 с	20 с	7 с	—	—	—	12 с	—	23 ф	1711*	
	Рольф Штоммелен (D), "Брэбхэм-BT42-К"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 11	17 с	9 12	18 12	—	
	Луиш Буэно (BR), "Сертиз-TS14-Косворт"	—	20 12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Рихард фон Опель (FL), "Энсайн-N173(MN01)-К"	—	—	—	—	—	—	—	25 15	21 13	14 нс	—	19 с	17 с	26 ф	27 с	
	Тим Шенкен (AUS), "Iso-IR02-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 14	—	
	Роджер Вильямсон (GB), "Марч-731-Ксв."	—	—	—	—	—	—	—	—	22 а	18 а	—	—	—	—	—	
	Джон Уотсон (GB), "Брэбхэм-BT37/BT42-К"	—	—	—	—	—	—	—	—	23 с	—	—	—	—	—	24 с	
	Дейв Чарльтон (ZA), "Лотос-72D-Косворт"	—	—	13 а	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Эдди Кейзан (ZA), "Тиррел-004-Косворт"	—	—	22 ф	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Джек Преториус (ZA), "Iso-IR01-Косворт"	—	—	24 с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Рейне Виссель (S), "Марч-731-Косворт"	—	—	—	—	—	—	14 нс	22 с	—	—	—	—	—	—	—	
	Грэм Мак-Рей (NZ), "Iso-IR02-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	28 с	—	—	—	—	—	—	
	Питер Гетин (GB), BRM-P160E	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 с	—	
	Брайан Редман (GB), "Шэдоу-DN1-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 д	
	Том Белло (DK), "Iso-IR02-Косворт"	—	—	—	—	—	—	22 нс	—	—	—	—	—	—	—	—	



ТЕАТР ОДНОГО АКТЕРА

Ралли «Сафари» всегда стояло особняком в программе чемпионата мира. Необычный контроль времени, автомобили и гонщики, которых на европейских этапах первенства никто и в глаза не видел, специфика трассы — все это давно сделало атмосферу состязаний по кенийским буеракам донельзя экзотичной и несколько загадочной. Но с некоторых пор и в силу, между прочим, тех же местных особенностей и нюансов ореол некогда грандиозного ралли изрядно поблек.

Сами посудите — 42-е «Сафари» прошло нынешней весной под броским лозунгом «Величайшее ралли мира». При том что протяженность маршрута

выдалась самой короткой (не считая «коронационного» состязания в 1953 году), вместо традиционных пяти дней ралли длилось лишь четыре, а всю дистанцию гонщики впервые преодолевали в светлое время суток (в этот сезон года солнце заходит в Кении в 18.30). Под стать трассе выдался и состав участников: на старт в Найроби выкатилось — старожилы не упомнят столь ничтожной цифры — 43 экипажа. Но самое ужасное — из этой кучки лишь семь автомобилей были представлены заводскими командами!

Безвозвратно канули в Лету времена, когда за руку и сердце «черной раллийной королевы» боролись «пежо», «опели», «порше». Единственный в нынешнем

чемпионате европейский завод — «Форд» — откровенно игнорирует «Сафари». Благодаря чему в последнее время кенийское ралли превратилось едва ли не в японское национальное автомобильное первенство. Но и большинство фирм Страны восходящего солнца, даже памятуя о столь лакомом рекламном кусочке — 90% автопарка Кении составляют японские марки, — год от года становились все более редкими гостями на «Сафари». Ведь главный фаворит здесь — «Тойота», за последнее десятилетие побеждавшая шесть раз. Зачем же тратить на дорогостоящую, но пустую поездку? Так, постепенно «Сафари» превратилось в театр одного актера — «Тойоты», в ко-

тором другим «артистам» выход на авансцену заранее заказан.

Вот и на этот раз поучаствовать в кенийском ралли решились только «Мицубиси» с Кенджиро Шинозукой за рулем единственного «Лансера» да «Субару», предоставившая чемпиону Британии по ралли 24-летнему Ричарду Бернсу и аборигену Патрику Нджиру... серийные «импрезы».

Команда Уве Андерссона в пику конкурентам выставила целую армаду из четырех турбонаддувных «селик», «сдобнив» Канккунена и Ориоля — двух из четверки лучших раллистов сегодняшних дней — знатоком местных трасс, кениецем Йаном Данканом и подающим надежды японцем Юсио Фуджимото.

Участие в ралли Ориоля и Фуджимото только подтверждало уверенность «Тойоты» в победе. Для японца старт в «Сафари» был лишь десятым этапом чемпионата мира в карьере. Француз же, считавшийся прежде всего специалистом по асфальту, никогда ранее не

пробовал себя в африканской саванне. Впрочем, почти десять лет назад Юха Канккунен одержал свою первую кенийскую победу уже в дебюте.

Помня об этом, Дидье Ориоль с самого старта задал бешеный темп, выигрывая после первых пяти специальных отрезков три минуты у Канккунена и Данкана. Француз, похоже, сам удивленный столь резвым началом, недоуменно поводит плечами: «Где дорога была плохой, я шел медленно, где хорошей — быстро. Вся штука в том, чтобы вовремя уворачиваться от камней и ям».

Стоило Дидье лишь заикнуться о камнях, как на следующем участке он налетел прямо на них и с поврежденной подвеской откатился аж на десятое место.

То была лишь первая неприятность, свалившаяся на «Тойоту». И хотя 42-е «Сафари», в сущности, так и осталось театром одного актера, но, благодаря разнообразным коллизиям вместо унылого и тусклого представления, какое развернулось на кенийской «сцене» в прошлом году, все увидели захватыва-

ющий спектакль с элементами драмы и комедии.

Любопытно, но драма для команды Уве Андерссона началась в День смеха, 1 апреля. Лидировавшая «Тойота» Канккунена сделала несколько «бочек» на участке дороги, обильно политой дождем. Юха и штурман Ники Грист с незначительными травмами головы на вертолете были переправлены в Найроби. Выбыл из борьбы и протезе «Тойоты»: Фуджимото разбил машину, «въехав» в дерево, к тому же его штурман, Хакару Ичино, довольно серьезно повредил спину. Еще в худшую передрыгу мог попасть Ориоль, но Дидье все же посчастливилось разминуться с автобусом.

Но худа без добра не бывает. Из-за схода «летучего финна» впервые в своей жизни на лидирующей позиции этапа чемпионата мира закрепился строительный подрядчик и оператор бензоколонки Йан Данкан. К концу второго дня кениец выигрывал у шедшего следом Шинозуки 16 минут. А

● Победа Данкана прервала затянувшееся «иностранным иго» — с 1982 года кенийским пилотам не удавалось отличиться в «родных стенах».

● Старт первым десяти участникам давал президент Кении Даниэль Арап Мои.

● Пятикратный победитель «Сафари» Шехтар Мехта входил в число организаторов нынешнего ралли.

● В этом году в соревновании принимали участие автомобили «Ауди», «Дайхатсу», «Мицубиси», «Ни-

ссан», «Субару», «Тойота», «Фольксваген» и «Форд». Наибольшим успехом у зрителей пользовалось знаменитое «коммунистическое чудо» — «Трабант».

● Успех Данкана стал седьмым для «Тойоты» на африканских трассах. Теперь, обойдя «Пежо» (шесть побед), она делит пальму первенства абсолютного победителя «Сафари» с «Датсуном».

● Второе место Кенджиро Шинозуки стало лучшим результатом для японцев в «Сафари».

● К проблеме переброски своей команды из Европы в Африку руководство «Тойоты Тим Юроп» подошло более чем серьезно. Уве Андерссон арендовал украинский Ан-124-100 (на фото внизу) вместе с экипажем. В чреве белого гиганта с жовто-блакитным флажком на хвосте без труда поместились не только четыре «Селики», но и 11 сервисных фургонов и тонны запчастей. Место нашлось даже для «Трабанта» немца Михаеля Кальфуса, которого сердобольные соотечественники захватили на ралли в Кению.



за японцем было устремился... Ричард Бернс. «Новый Колин Мак-Рей», как уже сегодня называют англичанина, на серийной «Импредзе» обойдя почти все машины группы А, в том числе и турбонаддувные «селики», решительно занял третье место. Кто знает, быть может, спортивный подвиг Ричарда стал бы еще более весомым, не произошли с его «Субару» очередная драма, едва не вылившаяся в трагедию.

Что-то случилось с тормозами, и за семь километров до финиша последнего участка второго дня ралли, Бернс врезался в толпу зевак у железнодорожного переезда. Никто, к счастью, не пострадал. Инцидент, однако, не прошел бесследно для подвески «Импредзы», а одно из колес даже забило под днище. На трех колесах англичанин доковылял-таки до финиша, но потерянные полчаса стоили Ричарду третьего места, куда переместился его одноclubник Патрик Нджиру.

Нетрудно представить обстановку, царившую в стане «Тойоты» первым апрельским вечером. Ралли не перевалило еще свой экватор, а два экипажа уже выбыли из борьбы, третий потерял шансы на победу. К счастью для японцев, провидение вдоволь поиздевавшись над фаворитами в День смеха, затем оставило их в покое.

Хотя и в субботу Данкан в прямом смысле столкнулся с очередной проблемой. Третий номер «Тойоты»

есть, — неожиданно деловито заявил Дидье по окончании дистанции, — пожалуй, я вернусь сюда через год!»

Вот только будет ли куда возвращаться? Ведь у этого гоночного праздника, более сорока лет проходившего в пасхальные дни, достаточно шансов лишиться звания полноправного этапа чемпионата мира. Во всяком случае уже принято решение о том, что результаты следующего «Сафари» пойдут лишь в командный зачет. Что бы там ни насочиняли спортивные чиновники, ясно, пожалуй, лишь одно — придать кенийскому ралли былой престиж и популярность будет трудно.

Впрочем, проблемы будущего мало интересовали по крайней мере одного человека — симпатичного и улыбчивого Йана Данкана.

«До последних минут я не смел даже поверить в победу! Но сейчас действительно счастлив!» Наконец, четырехкратный чемпион Кении по ралли, победитель мото- и

ралли-кроссовых первенств страны добился настоящего успеха.

И как бы теперь ни сложилась судьба «Сафари», Йан войдет в историю одним из четверти сотни бесстрашных людей, которым покорялась «черная королева ралли».

М. МЕДВЕДЕВ

3 этап

Ралли Сафари

31 марта — 3 апреля, 3497,05 км

1. Й.Данкан/Д.Вильямсон	EAK	Toyota Celica Turbo 4WD	20:49
2. К.Шинозука/П.Куоккала J/SF		Mitsubishi Lancer GSR Evo II	—0:25
3. Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Toyota Celica Turbo 4WD	—1:10
4. П.Нджиру/А.Сиди	EAK	Subaru Impreza	N —2:41
5. Р.Бернс/Р.Рид	GB	Subaru Impreza	N —2:51
6. Р.Шоль/Ю.Бертель	A/D	Audi S2 Quattro	—5:41
7. К.Хирджи/Ф.Иекуса	EAK	Toyota Celica Turbo 4WD	—5:47
8. С.Аслам/Ж.Годе	EAK	Volkswagen Golf GTI	—6:14
9. Р.Эмье/Ф.Валентайн	EAK	Mitsubishi Galant	—7:15
10. А.Анвар/Ш.Шах	EAK	Subaru Legasy	—9:05

Сошли:	Причина:
24 Ю.Канккунен/Н.Грист SF/GB	Toyota Celica Turbo 4WD авария
16 Ю.Фуджимото/Х.Ичино J	Toyota Celica Turbo 4WD авария

Лидеры: 1-5 участок — Ориоль; 6-9 — Канккунен; 10-23 — Данкан.
Стартовало: 43 экипажа. **Финишировало:** 14.

Личный зачет: 1. Канккунен — 35 очков; 2. Ориоль — 27; 3-4. М.Биазон (F), К.Сайнс (E) — по 22; 5-6. Данкан, Ф.Делекур (F) — по 20; 7. Шинозука — 15. **Зачет марок:** 1. Toyota — 57; 2. Subaru — 41; 3. Ford — 34; 4. Mitsubishi — 10; 5. Skoda — 2.

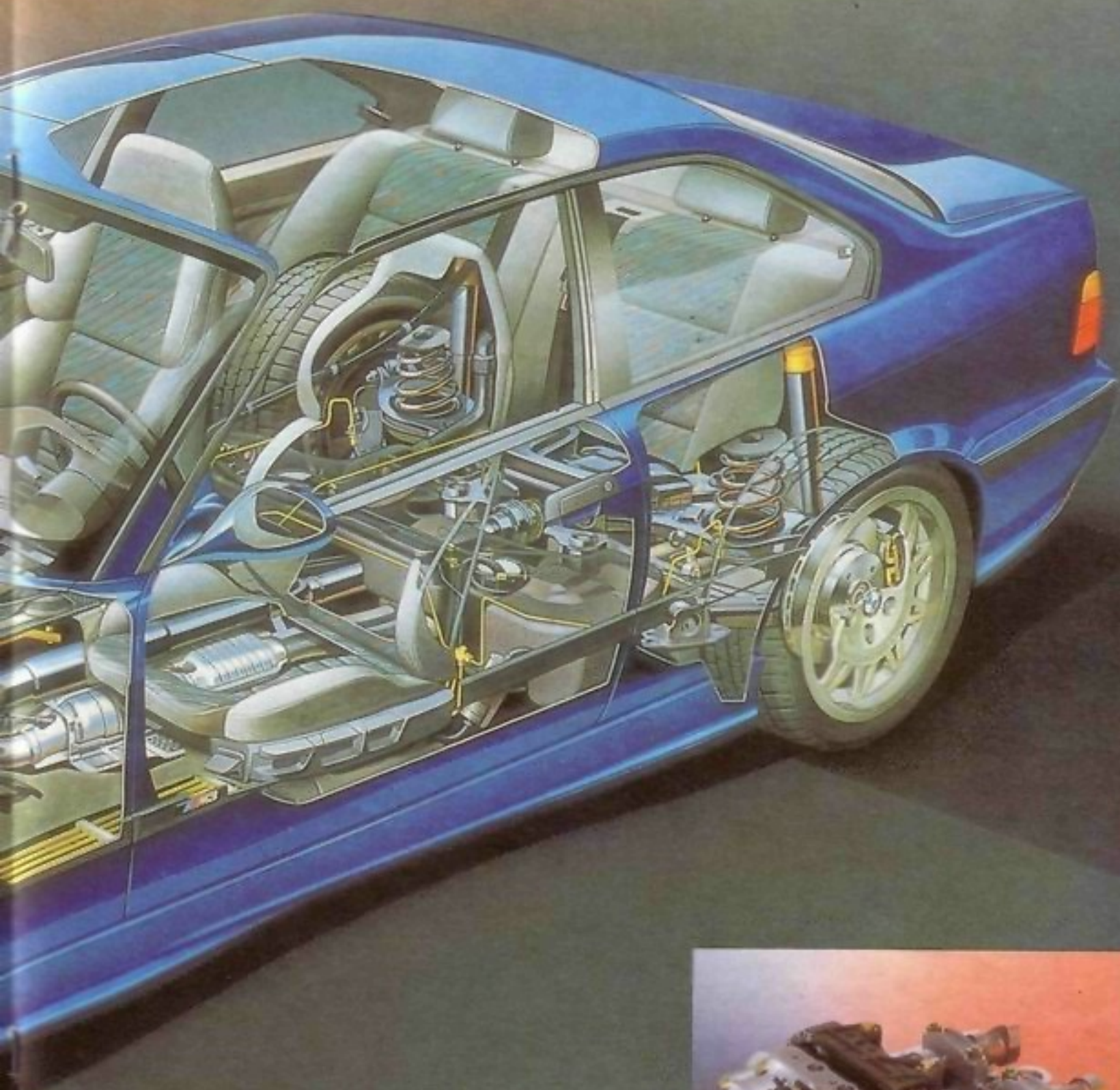
врезался в антилопу импалу. Тем не менее кениец умудрился увеличить отрыв от Шинозуки до 25 минут.

Тогда же и Ориоль, два дня костеривший «Сафари» на все лады, оттеснив Нджиру и Бернса, пробрался на третье место. В таком порядке первая пятерка и финишировала в воскресенье.

«А, знаете, в этом ралли что-то







встроенный в фильтр); рабочее давление в системе — около 4 бар.

В трансмиссии (привод на задние колеса) использованы сцепление от более мощного 4-литрового мотора M5 и серийная пятиступенчатая коробка передач модели 525i.

Инженеры «БМВ-Моторшпорт» сумели сделать машину с великолепными параметрами, избежав усложнения ее конструкции. Турбонаддув, полный привод, шестиступенчатая коробка автоматически регулирующие спойлеры, противобуксовочная система — без всего этого, посчитали они, можно обойтись: автомобиль будет легче, надежнее, дешевле.

стандартным циклам испытаний — всего 9,1 л/100 км. Это лишь на 0,3 л больше, чем у рядового купе -325i, зато на 3,8 л меньше, чем у 12-цилиндрового -850Ci. Основная заслуга в этом — системы управления фазами: она позволяет сократить расход топлива на самых неэкономичных режимах — холостом ходе, частичных нагрузках.

Работой системы VANOS (она изображена на нижнем фото в развороте) управляет электронный блок, связанный с датчиками положения дроссельных заслонок и частоты вращения коленвала. В процессе работы мотора изменяется только угол поворота распредвала, со-

дняя, так и задняя подвески способствуют гашению «клевков» при торможении, а задняя компенсирует также «приседание» при трогании. Разумеется, некоторые детали усилены с учетом возросших мощности и динамики.

Внешне БМВ-М3 отличается от более массовых купе лишь немногочисленными штрихами: передним спойлером с увеличенными окнами для прохода воздуха, охлаждающего тормоза и двигатель, облицовками порогов, зеркалами особой формы да надписью «М3» на багажнике. Еще одно отличие — 17-дюймовые литые колеса с оригинальным рисунком «диска» (ширина обода — 7 1/2



Казалось бы, с какой стати хлопотать о «дешевизне» элитарного автомобиля? Ан нет — для подобных моделей, в частности у БМВ, установлена своя иерархия цен: наиболее дорогое из обычных купе -325i стоит около 55 тысяч марок, БМВ-М3, о котором идет речь, — около 80 (почти в полтора раза дороже), спортивный седан М5 — почти 130 тысяч, а купе -850Ci с 12-цилиндровым мотором — полтораста тысяч. Это, без малого, цена двух машин М3, уступающих 12-цилиндровой всего 14 лошадиных сил. Такова плата за роскошь и престиж («шестицилиндровых — много, двенадцатицилиндровые — наперечет»).

Как видим, «дешевизна» М3 весьма относительна, зато ее экономичность бесспорна. Средний расход топлива по трем

ответствующий открытому положению впускного клапана; высота подъема клапана неизменна. Диаметры впускных клапанов — 34 мм, выпускных — 30,5 мм.

Система впрыска — многоточечная, с шестью форсунками и шестью собранными попарно дроссельными заслонками диаметром 50 мм.

В системе зажигания, в свою очередь, — шесть индивидуальных катушек для каждого цилиндра.

Что касается ходовой части, ее конструкция у БМВ-М3 не отличается от остальных моделей 3-й серии: одношарнирные подвески с телескопическими стойками для передних колес; для задних — многорычажная, с центральным и двумя поперечными рычагами, а также продольными тягами. Как пере-

дьюма). Шины для спортивного БМВ выбрали размером 235/40x17; зимний вариант — 215/45x17.

Рабочее место водителя (кстати, не только в этом — в любом автомобиле БМВ) — прямо-таки хрестоматийный образец удачного решения как по эргономике (удобству расположения органов управления и приборов), так и по архитектуре. Разумеется, на щитке приборов главенствует тахометр, слева — спидометр со шкалой до 280 км/ч, справа — указатель температуры охлаждающей жидкости.

Помимо серийно устанавливаемой подушки безопасности для водителя, стоит упомянуть новые передние сиденья, у которых верхняя часть спинки подгоняется к особенностям фигуры (решение, по утвержде-

ДВЕ ЛЮБВИ ЭЛИШКИ ЮНКОВОЙ

«Хрупкая фигура, пепельные волосы, мягкий мелодичный голос. За рулем своего черно-желтого «Бугатти» она была такой женственной и элегантной, словно, сидя в кресле, смотрела из окна гостиной на прекрасный пейзаж».

(Альфред Нойбауэр. «Мужчины, женщины, автомобили»).



В июне 1924 года пражский банкир Ченек Юнек привез домой новенький «Бугатти-35», как многие тогда говорили — «самый лучший и красивый автомобиль всех времен». Жена Ченека, Элизабет, — по-чешски Элишка — любила мужа со всей страстью своих двадцати с небольшим лет. Ченек был сильным, мужественным — ведь он принимал участие в автогонках! К тому же, что немаловажно, богатым. Но когда Элишка увидела перед своим крыльцом 35-ю, она тут же влюбилась — во второй раз в жизни. Много лет спустя на вопрос о том, что для нее «Бугатти», мадам Юнкова мечтательно улыбалась: «Ах, автомобили из Молема — моя вторая любовь!»

Элишка и раньше ездила на гонки вместе с мужем — на месте механика. Однако на новой машине ей во что бы то ни стало нужно проехать за рулем, да не куда-нибудь по модным магазинам, а обязательно на соревнования. И вскоре мечта исполнилась.

Дебют в состязаниях Лохотин-Тремешна в сентябре 1924 года был настолько ошеломляющим, что чешская пресса еще долго обсуждала итоги этого, в общем, не самого значительного соревнования. Женщина-победительница в классе туристических автомобилей — это уже сенсация. Но как она ехала! Очевидцы утверждали, что такого точного и быстрого прохождения поворотов они не встречали даже у опытных гонщиков.

Элишка всегда относилась к себе очень требовательно. «Если уж ты вышел на трассу, то должен знать ее так, чтобы пройти с закрытыми глазами», — считала она. Ранним утром, когда многие гонщики еще крепко спали, черно-желтый «Бугатти» Юнковой уже мчался по маршруту будущей гонки. Каждый метр откладывался в великолепной памяти, и ничто не ускользало от ее внимания.

В 1925-м Элишка первенствовала в гонке Збраслав-Йиловиште в классе спортивных машин. Годом позже она победила здесь в абсолютном зачете. Впервые в истории автомобильного спорта в международной гонке успех праздновала женщина.



Слава о талантливой чешской спортсменке распространялась с невиданной быстротой. Приглашения от организаторов соревнований сыпались одно за другим. Однако Ченек был любящим мужем и не хотел подвергать жизнь супруги чрезмерной опасности. «Дорогой Ченек! Я поеду очень-очень осторожно, исключу любой риск, а если ты будешь со мной рядом, то все закончится благополучно!» И он сдавался. А потом клял себя за проявленную слабость. Ибо Элишка, без преувеличения, давала повод для волнений.

В сентябре 1926 года в швейцарских Альпах, где проходили горные гонки «Клаузенпасс», перед самым стартом погода испортилась, пошел мокрый снег, и из 155 спортсменов от участия отказались 62. Вот что рассказал один из них, швейцарец Кински: «Когда появился щит с надписью «осторожно, впереди — туман и снег», госпожа Юнкова схватилась за голову и громко вскрикнула: «Боже, очки!» На матерчатом шлеме их не было. Я бросился к своему автомобилю, схватил очки, но, обернувшись, увидел, что она уже умчалась на трассу». Через пять километров ее настиг мокрый снег. Видимость на отдельных участках была нулевой. Элишка не сбрасывала скорость. «Местами держала 140 км/ч, — вспоминала она. — Повороты проходила не ниже 40 км/ч и все время твердила себе: «Не нервничай, только не нервничай». Глаза ужасно боле-ли, но голова оставалась ясной. Если бы не отвратительная погода, получилась бы великолепная гонка». «Великолепная, пани Юнкова? — переспросил немецкий журналист Ортцен. —

6 мая 1928 года после второго круга «Тарга Флорио» Элишка Юнкова, обогнав Диво и Кампари, вышла в лидеры знаменитой гонки по Сицилии.

Смена колес и дозаправка в Черде.



Вы просто не думали о своей жизни». Рискованная езда принесла Элишке второе место в классе спортивных машин. Сам Руди Караччиола отстал на 11 секунд. Мужчины молча снимали шляпы.

О проделках жены Юнек узнал из газет. И после этого случая дал себе клятву присутствовать на всех выступлениях Элишки. Удержать ее дома он уже был не в силах.

16 июня 1927 года на «Нюрбургринге» за рулем двухлитрового «Бугатти-35А» она победила в категории спортивных машин, обогнав заводскую команду «Мерседес-Бенц». По свидетельству очевидцев, это была едва ли не самая напряженная гонка тех лет. Причем по

мере того как она подходила к концу, большинство зрителей начинали болеть за маленькую чешку, уверенно уходившую от «мерседесов».

За 15 кругов до финиша Элишка проигрывала лидеру в своем классе 15 минут — целая пропасть. Но даже не думала сдаваться. «Мотор тянет, как буйвол», — крикнула она механику. «Бугатти» под номером 21, самоубийственно кренясь, брал поворот за поворотом. Соперники мелькали, словно в калейдоскопе. И вдруг на прямой перед центральными трибунами два щита — словно яркая вспышка ударила в глаза: «Медленнее. Баадер — сход». «Первая. Три круга». «Я — первая?» — с трудом дошло до Элишки. Сбросить скорость? Она не в состоянии. И продолжала жать на газ. На финишной прямой «Бугатти» развил 195 км/ч. Отмашка клетчатым флагом. Победа!

После финиша Юнкова принимала поздравления — к сожалению, всего лишь с пятым местом. Второй слева — Ченек Юнек.

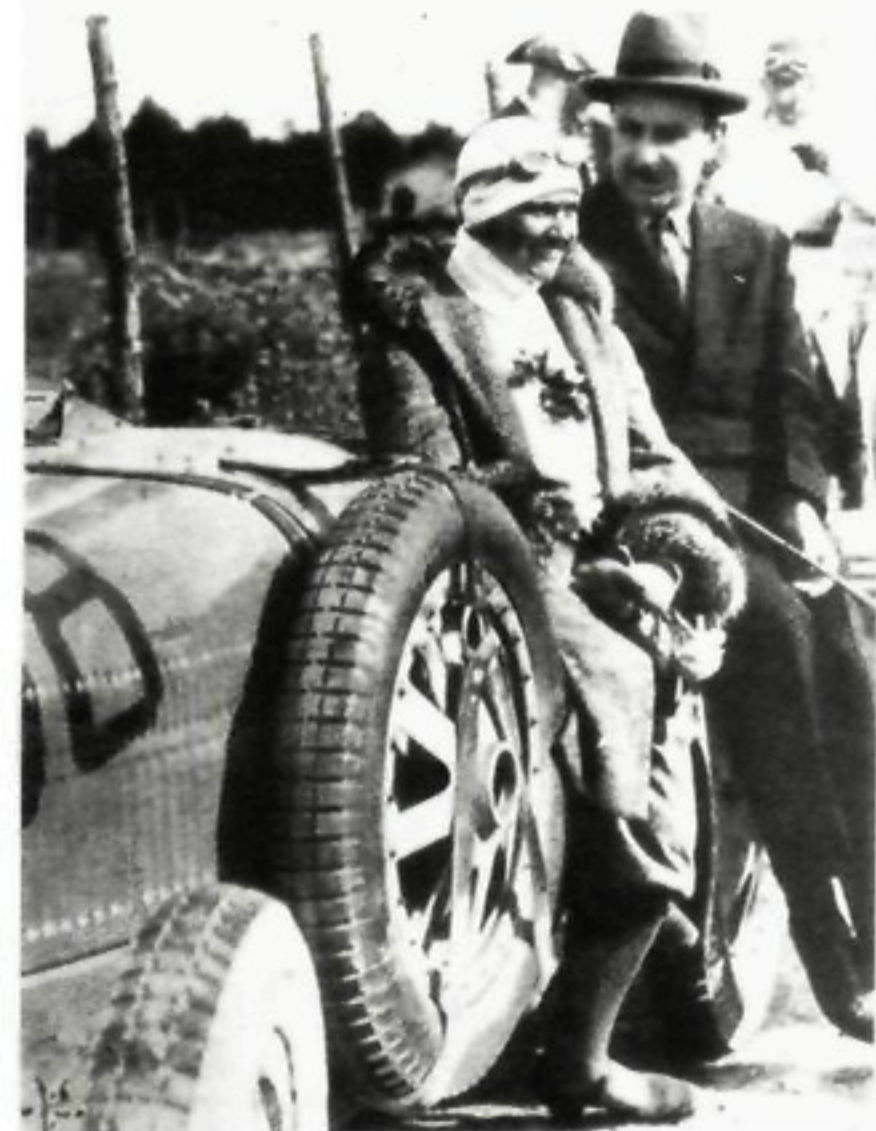


Трибуны взорвались аплодисментами. Из желтой машины выбралась хрупкая женщина с черным от пыли лицом — победительница Большого приза Германии в престижной категории. Репортеры, операторы, зрители, цветы, поцелуи, поздравления от абсолютного чемпиона Отто Мертца — все это потом. А сейчас надо успокоить мужа: «Видишь! Я же ехала осторожно».

В Праге ее встречали как национальную героиню, а поэт Эдуард Басс сложил оду обладательнице Гран-при Германии. После этой победы ее уже считали лучшей гонщицей в мире. И приглашали на модные в то время «дамские кубки». Элишке уже тогда это было не очень интересно. Дважды в 1927 году она выходила победительницей таких соревнований на треке в Монлери и в октябре получила неофициальный титул чемпионки мира.

Но все это не то. «Среди дам» — словно второй сорт. А Юнковой хотелось попробовать себя в настоящих мужских гонках. Особенно в самой трудной из них — «Тарга Флорио».

Решение участвовать в этих популярных соревнованиях Элишка приняла в феврале 1927 года. Тогда она посетила Модем — родину автомобилей «Бугатти». Сам Этторе Бугатти, «Патрон», как его называли, встретил гостью с восторгом и в одной из бесед спросил: «Мадам, а почему бы вам не проехать в «Тарге»? Элишка не нашлась, что ответить. Да, конечно, многих привлекает сицилийская гонка, но свежи в памяти слова итальянца Мео Костантини, двукратного победителя «Тарги»: «Я не умею льстить, мадам. Поэтому скажу: не стоит риско-



Госпожа Юнкова и организатор сицилианской гонки Винченцо Флорио.

вать. «Таргу» вам не осилить».

В конце марта Элишка приехала на Сицилию. Холмистая местность, отвратительные дороги, узкие улочки бедных деревушек — кошмарный серпантин сицилийского нагорья. Но какая прелесть пронестись по нему в компании знаменитых гонщиков!

Правда, поначалу страшновато — женщина есть женщина. Только когда в начале апреля в Палермо появился Ченек, Элишка вышла на трассу: «Одна я побивалась». На втором километре автомобиль занесло на песке, муж и жена оказались в глубокой канаве. Пробитый радиатор, погнутое колесо. «Отличное начало», — съязвил Ченек и через секунду серьезно добавил, — «Ничего, завтра утром продолжим».

День за днем кружил «Бугатти» по тропам Ле-Мадоние. Дважды его отправляли во Францию для основательного ремонта после

столкновений с огромными каменными глыбами. Но у Ченека, слава Богу, много денег. Элишка уже не трусила. Она выучила весь маршрут наизусть, крепко держала «баранку» и в мастерстве не собиралась уступать асам.

Утро 24 апреля 1927 года выдалось пасмурным. «Если устанешь, после второго круга сменю тебя», — успокоил жену Ченек. На дистанцию она ушла спокойно, не торопясь. К четвертому километру разогналась и держала темп лидера Миной.

В пригороде Черде, откуда отправлялись в путь спортсмены, информация поступала с большим опозданием. Первое место удерживал Минойя, но кто шел за ним, определить было невозможно. Судьи, члены команд, болельщики томились в неизвестности. Наконец пролетели первые машины. Впереди — Минойя и Матерраси, Юнкова... третья! Круг промчалась за 1 час 27 минут — прошлогодний рекорд победителя «Тарги» Костантини. «Поздравляю, господин Юнек!» — хлопнул по плечу Ченека

подошедший Винченцо Флорио.

Второй круг. В Кальтаву-туро Юнкова показала лучшее время среди 23 оставшихся на трассе участников. Сошел Минойя, и Элишка переместилась на второе место, тесня нового лидера Эмилио Матерраси. Около двенадцати часов дня эта пара опять должна появиться в Черде. 12.10, 12.20, 12.25. Давно миновала городок большая группа гонщиков во главе с Матерраси. А где же Юнкова?

Ченек растерянно вглядывался вдаль. В голову лезли самые мрачные мысли. Лишь в 12.45 отлегло от сердца: к лагерю подкатил «Штайр» итальянца Кандрилли, из которого выпорхнула Элишка. За 37 км до Черды не выдержала рулевая сошка ее «Бугатти» — ров, поворот, конец надеждам. «Осталось жива-здоровая и то слава Богу!» — облегченно вздохнул Ченек.

«Тарга» околдовала Юнкову. Все ее планы в 1928 году были связаны с гонкой на Сицилии. Она должна доказать, что все же может опередить ведущих гонщиков-мужчин. С марта она ежедневно выезжала на трассу, несмотря на то, что хорошо знала все участки дистанции.

За несколько дней до старта Юнкова пересела на боевой 135-сильный «Бугатти-35В». На нем, проверяя свои знания, ездила очень аккуратно. Не забывала, что, несмотря на все богатство мужа, такого штата механиков, как у заводских команд «Бугатти» и «Альфа-Ромео», за ее спиной нет.

Супруги Юнек в купленном ими у «Патрона» «Бугатти-23».



Неудивительно, что к этому времени маленькая чешка пользовалась у сицилийцев огромной любовью. В магазинах Палермо ее фотографии раскупали за несколько часов. По популярности с Юнковой могли соперничать разве что Матерраси и Кампари.

6 мая 1928 года, вскоре после старта 19-й «Тарга Флорио», десятки тысяч зрителей, расположившихся по всей длине 108-километрового кольца, смогли убедиться — именно Кампари и Юнкова задают темп в гонке. Но настоящая сенсация была еще впереди. Француз Альбер Диво, будущий победитель гонки, вспоминал: «Хронометристы сообщили, что иду вторым за Кампари. Однако на 40-м километре второго круга я увидел сзади машину с номером 58. Я подумал, что неправильно разобрал цифры. Под 58-м номером стартовала через две минуты после меня Юнкова. Неужели я ей проигрываю так много? В тот момент, честно признаюсь, у меня затряслись от волнения руки. Если бы вы видели, с какой отвагой госпожа Юнкова держала меня в тисках многие километры. Это было ужасно, я чувствовал свое бессилие». После второго круга Элишка вышла в лидеры, опережая Кампари на 20 секунд.

«Брависсимо, Юнек! Брависсимо!», — скандировали трибуны. «Любительница» на собственном «Бугатти» опережала лучших европейских профессионалов: Кампари, Широна, Диво, Конелли, Минойя, Нуволари. И где — в «Тарга Флорио»!

На третьем круге Кампари сумел отыгаться. К началу пятого круга его «Альфа-Ромео» уже «везет» Юн-

Окончание на с. 63.

УДАЧНАЯ ОХОТА ПРИНЦА МАЙКЛА



«Стоило лишь мистеру Мэнселлу получить в свое распоряжение «индикар» под номером 1, как для всех он стал самым желанным охотничьим трофеем, — беседа с корреспондентом «Ассошиэйтед Пресс», Ал Анзер-младший улыбался, но глаза его оставались серьезными. — Да, да, учтите, у нас здесь самые настоящие джунгли».

Вот так. А ведь прошел всего год с тех пор, как чемпион мира появился на старте первого этапа «Всемирной серии PPG Индикар», расточая направо и налево улыбки и на все лады восхищаясь истинно спортивным духом и рыцарскими отношениями между пилотами CART. В том, что его представления весьма далеки от истины, Найджел убедился очень скоро. «Я знаю, многие обрадовались моей аварии в Фениксе, — обронил он еще прошлой осенью. — И огорчились, когда я так быстро вышел из больницы». До тех пор, пока Мэнселл был заморской диковиной, чем-то вроде крыловского слона на «улицах» Америки, им восхищались. Но усатый добродушный англичанин внезапно превратился в опаснейшего соперника, который заткнул за пояс всех местных пилотов, стал чемпионом да еще выиграл четыре из шести трековых гонок, в том числе 500-мильную в Бруклине.

Когда в декабре прошлого года Мэнселла по итогам традиционного журналистского опроса назвали «водителем года», американцы еще вежливо улыбались. И выслушивали двусмысленные комплименты в свой адрес, на которые «эсквайр» такой мастак («О, это отличные парни! Неужели я в самом деле лучше их?!»). Но вот перед началом нового сезона букмекерская контора «Ладбрукс» объявила ставки на фаворитов. Мэнселл — 7:4, Пол Трейси — 4:1, Ал Анзер-младший — 6:1, Эмерсон Фиттипальди — 7:1, а Майкл Андретти и Бобби Рейхол всего лишь 8:1.

Вот тут-то «рыцари» и не выдержали. «Послушайте, этот англичанин вовсе не господин Бог! — сердито сверкал стеклами очков обычно спокойный Рейхол. — Он всего-навсего хорошо делает дело. Но и мы как-будто неплохо разбираемся в своей работе. Я обещаю, что в этом сезоне Мэнселлу придется туго».

В самом деле, перед началом первенства картина для чемпиона складывалась совсем не такая радужная, как можно было подумать, следуя выводам «Ладбрукса». Главным соперником Найджела должна была стать команда «Пенске». Владелец одного из крупнейших в мире предприятий по производству дизельных двигате-

лей «Детройт Дизель», сети автомагазинов и автотранспортной компании, Роджер Пенске при могущественной поддержке «Филип Моррис» снарядил на охоту за англичанином аж троих загонщиков. К канадцу Трейси и бразильцу Фиттипальди он добавил стопроцентного американца — Анзера-младшего. На счету этой троицы — девять побед в шестнадцати гонках прошлого сезона. К тому же команда «красно-белых» вообще рекордсмен CART — 79 побед, в том числе девять — в «Инди-500».

Свои превосходные качества шасси «Пенске» продемонстрировали еще в прошлом году. Теперь к ним прибавился мотор последней модели D, подготовленный английским заводом «Илмор» все еще на 8-цилиндровом, V-образном блоке «Шевроле», однако уже с привлечением финансовых и технологических средств «Мерседес-Бенца».

Еще одна команда, не скрывавшая накануне сезона амбициозных планов, — «Рейхол-Хоуган». «Конюшня», созданная менее трех лет назад солидным бизнесменом из Сент-Луиса Карлом Хоуганом и трехкратным чемпионом «Всемирной серии PPG Индикар» Бобби Рейхолом на «дрожжах» известнейшей марки американского пива «Миллер», набрала силу и в нынешнем сезоне впервые выступает с двумя автомобилями. К «играющему совладельцу» добавился 32-летний калифорниец Майкл Грофф. Но самое ценное приобретение команды — конечно, моторы «Хонда». Японская фирма, расставшаяся с формулой 1 после пяти победных чемпионатов подряд, решила нанести удар по американскому рынку. «Когда «Хонда» что-то делает, это «что-то» обычно бывает лучшим в мире», — озабоченно покручивал ус Мэнселл, прослышав о решении японцев. Ему ли не знать — на автомобилях с двигателем «Хонда» Найджел одержал 13 побед в Гран-при и дважды становился вице-чемпионом мира.

Еще один опасный соперник англичанина, которого ни в коем случае не стоило сбрасывать со счетов, товарищ по команде «Ньюман-Хаас» — Марио Андретти. Да, конечно, 54-летний гонщик по идее не должен был представлять серьезную

FAI Indy Car Grand Prix

1 этап Серфиз-Парадайс, Австралия 20 марта

1.	Майкл Андретти USA	Reynard 941 Cosworth	2	1:53.52,770
2.	Э.Фиттипальди BR	Penske PC23 Ilmor	3	-1.326
3.	Марио Андретти USA	Lola T94/06 Cosworth	19	-7.879
4.	Дж.Вассер USA	Reynard 941 Cosworth	10	-41.807
5.	С.Юханссон S	Penske PC22 Ilmor	12	-1.08.447
6.	М.Гужельмин BR	Reynard 941 Cosworth	7	-1.29.558
7.	Т.Фаби I	Reynard 941 Ilmor	11	-1 кр.
8.	М.Грофф USA	Lola T94/06 Honda	14	-1 кр.
9.	Н.Мэнселл GB	Lola T94/06 Cosworth	1	-1 кр.
10.	С.Гудьир CDN	Lola T94/06 Cosworth	17	-2 кр.
11.	С.Шарп* USA	Lola T94/06 Cosworth	18	-1 кр.
12.	Д.Добсон USA	Lola T94/06 Cosworth	26	-3 кр.
13.	А.Фернандес MEX	Reynard 941 Ilmor	4	-3 кр.
14.	А.Анзер-мл. USA	Penske PC23 Ilmor	5	-4 кр.
15.	Х.Маусита J	Lola T94/06 Cosworth	23	-7 кр.

Сошли:	Место	на старте:	Причина:
39 П.Трейси CDN Penske PC23 Ilmor	6	эл.сист.	
36 Ж.Вильнев CDN Reynard 941 Cosworth	8	авария	
34 У.Т.Риббс USA Lola T93/06 Cosworth	22	авария	
31 Д.Джонс USA Lola T94/06 Cosworth	25	трансмис.	
30 Р.Бул USA Lola T93/06 Cosworth	24	мотор	
19 М.Смит USA Lola T94/06 Cosworth	13	авария	
19 А.Дзампедри I Lola T93/06 Chevrolet	21	авария	
16 Р.Гордон USA Lola T94/06 Cosworth	9	авария	
10 Г.Брэбхэм AUS Penske PC22 Chevrolet	27	трансмис.	
8 А.Линдик NL Lola T94/06 Ilmor	15	трансмис.	
0 Б.Рейхол USA Lola T94/06 Honda	16	авария	
0 Р.Боззел BR Lola T94/06 Cosworth	20	авария	

Не прошли квалификацию:	Место	на старте:	Причина:
М.Греко BR Lola T94/06 Cosworth	1.40.556		
Б.Лазьер USA Lola T93/06 Chevrolet	1.41.141		
А.Монтермини I Lola T93/06 Cosworth	нс		
Д.Кудрей USA Lola T92/00 Chevrolet	нс		

Длина круга: 4497 м. Кругов: 55. Дистанция: 247,343 км. «Пол-позишн»: 1.34,877 (170,639 км/ч). Лидер: Майкл Андретти — 1-55; Пейс-кар: 1-5; 18-24; 25-28. * 35 секунд штрафа за невыполнение приказа «стоп-энд-гоу».

угрозу чемпиону. Но речь идет об одном из лучших пилотов в истории автоспорта вообще. Кроме того, «папаша Марио» решил в 1994 году завершить свою карьеру пилота. И «аривидерчи» «индикарам» он собирается сказать как можно громче: «Как жаль, что ездить вечно невозможно! Я реалист, поэтому хочу поставить точку. Но сделаю все от меня зависящее, чтобы последний сезон стал для меня одним из лучших».

Вместе с тем, нельзя забывать об отцовских чувствах главы клана Андретти. Ведь после годичного перерыва за руль «индикара» сел старший сын Марио. Правда — и об этом свидетельствуют приведенные выше букмекерские ставки — Майкла Андретти не многие принимали в расчет. Проваленный сезон в «Мак-Ларене», особенно на фоне триумфального «американского турне» Мэнселла, изрядно подмочил репутацию экс-чемпиона CART. Бывшего короля не считали теперь даже наследным принцем. Сам «возвращенец», однако, заметил: «Жаль, что у меня не было возможности провести в Ф1 второй сезон. Уверен, пилот «индикаров» мо-

жет составить конкуренцию лидерам формулы 1. Но чтобы этого добиться, одного года мало».

Слова Майкла большинство наблюдателей сочли размахиванием кулаками после драки. Полагая, что более серьезными конкурентами Мэнселлу могут оказаться другие экс-пилоты Ф1 — Маурисио Гужельмин, Рауль Боззел, Стефан Юханссон, Роберто Гереро, Тео Фаби и амбициозные североамериканцы нового поколения — Робби Гордон, Дейви Джонс, Скотт Гудьир, Робби Бул, Бадди Лазьер, Скотт Прюэтт и другие. Но за рассуждениями о водительском мастерстве Майкла как-то на второй план отошел очень важный факт. Команда Чипа Ганасси, куда попал младший Андретти, заключила контракт с английской фирмой «Рейнард», чьи гоночные автомобили до сих пор выигрывали все чемпионаты, в которых участвовали. Причем с первой попытки! Мало того, главным конструктором завода стал Брюс

«Круг прогрева» затянулся в Австралии почти на два с половиной часа. На снимке: Фиттипальди, Фернандес, Анзер, Трейси, Гужельмин и Вильнев.





Десять тысяч долларов от «Малборо» — единственная награда, которую увез из Серфиз-Парадайс Мэнселл.

Ашмор, бывший шеф-дизайнер «Лолы». Так что Майклу и его «Рейнард-941» стоило уделить самое серьезное внимание.

Как, впрочем, и еще десятку пилотов. Не зря же Рейхол сказал за две недели до старта 82-го чемпионата Америки по автогонкам: «Этот сезон станет, возможно, самым напряженным за всю историю «индикаров». Не меньше дюжины парней

будут ездить на самом высоком уровне. Мы имеем хорошие шансы на победу — такие же, как все остальные!»

Но предупреждение, похоже, не возымело на Мэнселла никакого действия. На восточное побережье Австралии, где в курортном городе Серфиз-Парадайс, в 80 километрах к югу от Брисбена, «Всемирная серия PPG Индикар» открывала сезон, он появился за десять дней до старта, сверкая безмятежной улыбкой: «Как я буду готовиться к гонке? Нырять с дельфинами, загорать и играть в гольф!»

Серьезная программа, особенно учитывая слова

«маленького Ала» о джунглях. Но англичанин сохранил олимпийское спокойствие, считая, что теперь у него даже больше шансов на победу, чем год назад: «Я изучил трассы, вылечил позвоночник, получил отличную машину (новое шасси — огромный шаг вперед), надежный и мощный мотор, а инженеры «Гудыра» здорово поработали с шинами. У нас команда-победительница».

Самое интересное, что результаты квалификационных заездов полностью подтвердили слова Мэнселла. Уже в пятницу он почти на три секунды улучшил свой собственный рекорд трассы в Серфиз-Парадайс, а в субботу еще прибавил. «Как славно, мне так легко, будто зимние каникулы продолжаются!» — веселился он перед журналистами.

А что же наши охотники? «Мэнселл на голову выше нас, — по обыкновению чуть улыбаясь, говорил Фитти. — Единственный мой шанс в гонке — держаться сзади, надеясь, что он устанет». Трейси и Анзер никак не могли нащупать верную «настройку» машины. Рейхол перемудрил с амортизаторами и в результате показал время хуже, чем даже его менее опытный то-

варищ по команде. «Папашу Андретти» донимали неприятности с электросистемой.

Озабоченно хмурился и Андретти-младший. Он был в тренировке вторым, но от лидера отстал почти на секунду. Хотя сделал все что мог — в попытке улучшить свой результат он даже «поцеловал» в одном из поворотов стену. «Механики Мэнселла отлично потрудились в пятницу. Нам предстоит плотно поработать этой ночью, чтобы в воскресенье машина бежала чуть быстрее», — сказал Майкл по окончании квалификации.

И вот долгожданный день настал. Старт давали в два часа пополудни, но уже с утра толпы болельщиков стали заполнять тротуары и улицы города, по которым проходила трасса. Нужно сказать, что зимой в Австралии раздавались голоса против самой гонки. Говорили о том, что за три года существования она принесла 40 миллионов долларов убытков. Однако правительство штата Квинсленд, прекрасно понимая, какие рекламные дивиденды можно извлечь из этих состязаний, поддержало организаторов и морально, и материально. Поступок весьма дальновидный — за гоночный уик-энд население

Пол Трейси.



Серфиз-Парадайс увеличились на двести тысяч человек.

У отцов города-курорта есть тайная мечта превратить его в своеобразный австралийский Монте-Карло. Все предпосылки для этого есть — трасса проложена по улицам вдоль океанского побережья, и даже ее конфигурация несколько напоминает монахскую. К тому же Серфиз-Парадайс — престижный курорт, на его пляжах собираются богатые люди со всего света. Правда, австралийцам не хватает традиций, исторического колорита, которым, собственно, и славится средиземноморская столица рулетки. Но обитатели Зеленого континента полны решимости делать историю сами. Во всяком случае первый этап "Всемирной серии" 1994 года наверняка войдет во всевозможные архивы, анналы и книги рекордов.

Ровно в 14:00 двадцать семь автомобилей, пронзительно воя турбонаддувными моторами, устремились за «пейс-каром» на прогревочный круг. И в этот момент на улицы города обрушился настоящий тропический ливень. Главный судья Уолли Далленбах остановил гонку, разрешив командам обуть дождевые покрышки. Операция эта затянулась на три четверти часа. Дождь за это время перестал, и трасса стала быстро подсыхать. Далленбах вновь изменил решение: «мокрый старт» был заменен «сухим». Команды опять «переобулись», и в это время пошел дождь...

Погода всерьез решила проверить компетентность судей, терпение зрителей и нервы пилотов. В результате, когда через два часа двадцать минут (!) старт был наконец дан, более дюжины автомобилей уже успели побывать в двух серьезных авариях. Причем для двух фаворитов — Рейхола и Боззела — гонка уже закончилась. «Эт-тот Дзампедри! — возмущался в боксах бразилец. — О чем он думает, когда едет? Два раза подряд он врезался в меня в одном и том же месте».

Успели потрепать друг другу нервы и лидеры. Во время самого первого прогревочного круга Мэнселлу показалось, что Андретти подъехал к нему слишком близко. Пока продолжалась свистопляска с переобуванием, англичанин подошел к Майклу и, бесцеремонно ткнув его пальцем в грудь,

предложил выяснить отношения с помощью боксерских перчаток. Младший Андретти на восемь килограммов легче и на пять сантиметров ниже Мэнселла, но именно он в Австралии играл роль охотника, а не его соперник. «Ты ошибся, парень, это был не я», — произнес он абсолютно спокойно, отведя руку англичанина.

«Был очень напряженный момент, все сильно нервничало», — извинялся после гонки пресс-секретарь Мэнселла. Как выяснилось, чемпион CART оказался совершенно не готов к положению дичи, на которое его обрекли американские пилоты. Уступив лидерство Андретти уже в третьем повороте, он вскоре пропустил Фиттипальди и Гордона, бросился отыгрываться, в горячке погони не удержал машину на мокрой трассе, вылетел на обочину, вновь вернулся, опять вышел на второе место и опять ошибся в повороте...

«Это самая сумасшедшая гонка в моей жизни», — признался Мэнселл на финише. «Действительно, гонка была — будь здоров! — улыбался Майкл Андретти. — За пятнадцать кругов до финиша, когда уже почти совсем стемнело, я просто не успевал следить за всеми машинами, которые мчались порой в самых неожиданных направлениях. Это было — как уворачиваться от пуля! Но машина работала прекрасно. И мне удалось не наделать ошибок».

Майкл действительно ошибся всего лишь раз, на 26-м круге, «чиркнув» колесом по бетонной стенке. Он лидировал от старта до финиша, продемонстрировав на мокрой трассе свое незаурядное мастерство. И почти начисто стер из памяти окружающих досадные прошлогодние ошибки — в Имоле, Монте-Карло, Сан-Паулу. «Опыт прошлого года сделал его еще быстрее, — сиял Ганасси. — К тому же он пахал на 110 процентов все 24 часа в сутки».

Итак, первая «охота на чемпиона» оказалась удачной для пилота, которого еще несколько месяцев назад уже было списали со счетов. Теперь слово за другими американскими асами — компанией почти в десятков ловцов они вполне могут насмерть загонять «британского льва». Но как к этому отнесется сам Мэнселл?

А. МЕЛЬНИК



● Гонка в Австралии стала первой в истории CART, остановленной из-за темноты.

● В новом сезоне в CART постоянно участвуют двадцать команд. Самые богатые из них — «Пенске Рейсинг» и «Уокер Моторспорт» — представлены тремя водителями. «Чип Ганасси Рейсинг», «Ньюман-Хаас Рейсинг», «Беттенхаузен Моторспорт», «Рейхол-Хоуган Тим», «Пак-Вест», «Дик Саймон Рейсинг» и «Евромоторспорт Рейсинг» — двумя. Остальные — «Хейхоу Рейсинг», «Холл VDS Рейсинг», «Кинг Индикар Тим», «Голлз Рейсинг Интернешнл», «Форсит-Грин», «Фойт Энтерпрайзиз», «Дейл Койн Рейсинг», «Инди Ридженси», «Арсьеро Рейсинг Тимз», «Лидер Кард Рейсерз» и «Прожект Инди Рейсинг» — одним пилотом.

● Новым председателем и главным исполнительным директором CART стал 44-летний англичанин Эндрю Крейг. В начале 70-х годов он участвовал в Британском чемпионате формулы 3 — без особого, впрочем, успеха. Потом работал на «Адидаас», «Шелл», «Юнилевер» и «Нестле», а десять лет назад основал собственное дело. Его фирма ISL занималась маркетингом Олимпийских Игр.

● По требованию министерства здравоохранения Австралии реклама «Малборо» была убрана с бетонных стен, ограждающих трассу. Из-за этого организаторы недосчитались 340 тысяч долларов. А красно-белые щиты заменили надписями «Квинсленд — самый солнечный штат в Австралии». Под проливным дождем во время гонки они смотрелись очень оригинально.

● По общему мнению, очень неплохо проявил себя в Австралии дебютант CART 23-летний Жак Вильнев, сын знаменитого канадского пилота Ф1, погибшего 12 лет назад. В пятницу он показал 20-е время, но уже в субботу улучшил свой результат почти на три секунды и занял четвертый ряд стартового поля. «Малыш феноменальный, — сказал совладелец команды «Форсит-Грин» Барри Грин. — У него больше природных способностей, чем у любого пилота, с которыми я работал раньше».

● В субботу тренировка длилась на час с четвертью дольше, чем планировалось — трассу пришлось расчищать от обломков автомобилей Майкла Гроффа и Андреа Монтермини. Для итальянца гонка на этом закончилась — в Австралию команда «Прожект Инди» не захватила запасной автомобиль. Кроме того, аварии потерпели Майкл Андретти, Тео Фаби и Хиро Мацусита.

● Сенсацией стало четвертое место на старте Адриана Фернандеса. Рик Голлз взял 29-летнего мексиканца, на счету которого было всего-то шесть гонок за рулем «индикара», на место Ала Анзерамладшего и Дэнни Салливэна. «Мой результат — это целиком*заслуга команды», — скромно заметил Адриан по окончании тренировки. В 1987—1989 годах Фернандес безуспешно пытался обратить на себя внимание, выступая в европейских сериях формулы «Форд».

ЯПОНСКАЯ ТЕХНИКА ДЛЯ РУССКИХ ЧЕМПИОНОВ

Похоже, времена коммерческих лавочек и сомнительных путей приобретения иностранной техники уходят в прошлое. По крайней мере кроссмены в России уже имеют возможность выбора между официальными дилерами двух крупнейших японских фирм: «Аояма Мотор» (входящая в систему небезызвестного «ЛогоВА-За») продает мотоциклы «Хонда», а фирма «Бемо» — «Сузуки».

Если сравнивать мотоциклы двух этих фирм, то уже несколько лет сохраняется такое соотношение: «Хонда» обладает лучшими во всех классах двигателями — с превосходной характеристикой и впечатляющей отзывчивостью на ручку газа. Но подвески — слишком мягкие, по мнению большинства кроссменов, — всегда были ее слабым местом. Поэтому в 1994 году фирма основное внимание уделила ходовой части.

Мотоциклы «Хонда» получили в 1994 году значительное изменение рамы, жесткость которых повышена на 21%. Усилен и выполненный из алюминиевого сплава маятник задней подвески системы «Дельта-Линк Про-Линк» с прогрессивной характеристикой и центральным моноамортизатором. Изменены форма руля и расположение подножек. Все это позволило улучшить управляемость мотоцикла, особенно при разгоне и скоростном прохождении поворотов. Гораздо меньшим изменениям подверглись двигатели, у которых лишь стала немного иной форма впускных и выпускных каналов с тем, чтобы повысить мощность двигателя на малых оборотах. Установлены также более эффективные глушители.

80-кубовые мотоциклы как фирмы «Хонда», так и фирмы «Сузуки» не получили значительных изменений. 500-кубовый мотоцикл присутствует в производственной программе лишь у «Хонды». Он выпускается без изменений уже несколько лет. Для 1994 года новинками стали лишь другая окраска и перенастроенные подвески.

Зато настоящую революцию произвела новая система «перевернутой» передней вилки, предложенная фирмой «Сузуки». Как известно, одна из главных «болезней» те-



Передняя вилка «Шова» мотоцикла «Сузуки».

лескопической вилки — вспенивание амортизаторной жидкости во время интенсивной работы узла, так что внутри его образуется воздушно-масляная эмульсия. На мотоциклах «Сузуки-RM125» и RM250 1994 года применена передняя вилка «Шова» со специальным поршнем, отделяющим жидкость от воздуха и препятствующим их смешиванию. Ранее такая система использовалась лишь на специальных мотоциклах фирменной заводской команды.

Итак, двигатели «Сузуки» продолжают проигрывать в мощности, но ходовая часть по-прежнему выполнена лучше, и передняя вилка новой системы только укрепила ее репутацию. Любопытно, кто из двух японских гигантов мотокросса быстрее адаптируется к русским трассам?

А. ВОРОНЦОВ

Технические характеристики кроссовых мотоциклов «Хонда» и «Сузуки» 1994 года

Фирма и модель	Рабочий объем двигателя, см ³	Максимальная мощность, л.с.—об/мин	Число передач	Ход подвески, мм		Размер шин		Сухая масса, кг	База, мм
				Передней	Задней	Передней	Задней		
Honda CR80R	79,4	26,2—12000	6	275	280	70/100-17	90/100-14	63	1255
Suzuki RM80	79	—	6	275	275	70/100-17	90/100-14	64	1240
Honda CR125R	124,8	40—11000	6	310	320	80/100-21	100/100-18	87	1444
Suzuki RM125	124	—	6	310	324	80/100-21	100/90-19	88	1435
Honda CR250R	249,3	54,1—8000	5	309	320	80/100-21	110/100-18	97	1483
Suzuki RM250	249	—	5	310	324	80/100-21	110/90-19	98	1467
Honda CR500R	491,4	64,6—6000	5	309	320	80/100-21	110/100-18	101	1491

ПОК УСТАЛ

ВЫСОКО ДЕРЖАТЬ ЗНАМЯ НАШЕЙ МАРКИ



Новоиспеченный текстильный магнат
Жан-Жак Пок.

команд «Мицубиси» и «Лады». Точнее «Лады-Пок» — «конюшни» французского импортера советских автомобилей Жан-Жака Пока. Его «Самара-ТЗ», созданная на знаменитой фирме «Орека» специально для ралли-рейдов, в те годы изрядно попортила нервы конкурентам из «Пежо», «Мицубиси», «Ситроена». Пожалуй, то был единственный случай, когда наша марка на равных спорила с грандами мирового автомобилестроения на спортивных трассах.

Помню, с каким восхищением рассказывали мне о чудо-машине и постановке дела в профессиональной команде «Лада-Пок» Женя Тумалавичюс и Сергей Дадвани, первый и, увы, последний раз выступавшие в ее составе. Пристроившись на огромных «мишленовских» шинах, мечтали мы о том, как было бы здорово, чтобы наши раллисты не от случая к случаю, а постоянно могли бы стартовать в одной команде с такими асами, как Жаки Икс и Патрик Тамбэ. А еще о том, чтобы ВАЗ наконец всерьез помог бы Поку, которому в одиночку ох как нелегко было спорить с заводскими «конюшнями».

К сожалению, мечтам этим не суждено было сбыться. Как ни старался Пок заинтересовать своим спортивным проектом руководство ВАЗа, ничего из этого не вышло. Сейчас я понимаю, что ссылки на отсутствие необходимых средств были скорее всего лишь поводом для дипломатического отказа. ВАЗ в ту пору уже подумывал затеять собственную игру на французском рынке, а то не-

состоявшееся сотрудничество в спорте оказалось предвестником полного разрыва отношений между Тольятти и Поком, следствием которого стал крах автомобильного бизнеса французской фирмы.

В октябре 1992 года во Франции открылась компания «Лада-Франс», дочернее предприятие ВАЗа, и Пок остался не у дел. Другой источник его доходов — продажа автомобилей «Шкода» — тоже иссяк. Сейчас этим занимается дилерская сеть «кузена» чешской фирмы — «Фольксвагена».

Впрочем, семейному клану Пок не привыкать к резкому изменению деловой ситуации. Пятьдесят с лишним лет существования фирмы, которая к тому же не один десяток из них ходила в партнерах внешнеторговых ведомств социалистических стран, похоже, научили стойко переносить удары судьбы.

Свою собственную маленькую автомастерскую с единственным механиком основатель компании Жак Пок открыл в 1938 году в городке Нейи. Война, грянувшая через год, оказалась для многих мобилизованных французов, в том числе и для молодого предпринимателя, довольно скоротечной. В 1940-м пал Париж. Жак, которому посчастливилось избежать ранений и лагерей, вынужден был приспособливаться к оккупационным порядкам. Что для владельца автомастерской было отнюдь не просто — частные машины реквизируются, установлен жесткий режим экономии топлива. Пок нашел выход для себя в переоборудовании легковушек в грузовички-пикапы и переводе их на питание газом.

Мир вернулся, но выздоровление национальной автопромышленности оказалось отнюдь не быстрым. Зато появилось широкое поле деятельности для импортеров иностранных машин. Однако все могучие марки были вмиг поделены между солидными дилерами. Пок же заинтересовался чехословацкой промышленностью — автомобилями «Шкода», «Татра» и мотоциклами «Ява». По-настоящему встать на ноги новоиспеченному импортеру помешал наби-

Первое, что увидел я за переломом дороги в сахарском мареве — белый флаг с изящной вазовской ладьей на высоком шесте. В биваке рейда «Тунис-90» царило обычное оживление после финиша очередного спецучастка: кто-то торопился в импровизированный ресторанчик, кто-то наспех обнимал невест как добравшихся сюда подружек, кто-то одним литром воды пытался смыть пыль и грязь песчаного бездорожья, журналисты докучали своими расспросами участникам гонки...

Среди этой в общем-то вполне объяснимой суеи и походной неустроенности, словно два островка подчеркнутой деловитости, обстоятельности и солидности — расположения



12-часовая гонка в Монлери 1950 года. За рулем «Аэро-Минор» чехословацкого производства — Жак Пок. На этой же машине он выступал и в Ле-Мане. Мальчишка, стоящий рядом, — продолжатель дела отца юный Жан-Жак.

равший силу вместе с его бизнесом проталинский режим в Чехословакии. В 1961 году политико-экономические потрясения привели к разрыву традиционных связей, которые были возобновлены только семь лет спустя.

Но Пок не терял времени даром. Он нашел партнеров в Германии, заключив контракт с фирмой «Глас», выбросившей на рынок интересную модель «Исар-1200». Другой партнер — «Боргвард» предложил французу различные версии своих «Ганзы» и «Изабеллы». Но тут новый поворот — «Боргвард» прогорел, а «Глас» был поглощен БМВ. Тогда-то и возобновились связи со «Шкодой», чья надежная «Октавия» оказалась привлекательной для покупателей прежде всего своей невысокой ценой. Примерно в то же время Пок вел переговоры с «Автоэкспортом» о закупке «москвичей». Несколько этих машин даже были импортированы, правда, без особого успеха.

Решающим поворотом в судьбе фирмы стал 1972 год, когда на внешний рынок начали поступать наши «лады». Пок и его сын Жан-Жак, уже несколько лет посвященный во все проекты группы, решили продать мастерскую и земельные владения в Нейи, чтобы инвестировать все деньги в большое предприятие по продаже советских машин.

Успех, выпавший спустя несколько лет на долю полноприводной «Нивы», подтвердил прозорливость Поков. Жак, равнодушный к спорту человек, моментально понял, что для вездехода отменных достоинств отличной рекламой станет участие в труднейших ралли-рейдах. Отныне заботы о собственной команде стали для фирмы одним из важнейших направлений работы. Многочисленные выступления в «Дакаре», «Фараонах», «Атласе», «Тунисе» создали «Ниве» ореол неприхотливой и надежной машины, не лишенной комфорта. Поддержать имидж марки должны были и своеобразные слеты друзей советских вездеходов — «Нивальп». Нечто напоминающее «Кэмел Трофи» в миниатюре для владельцев «нив».

Увы, теперь все это в прошлом. Некоторое время после разрыва отношений с нашими и чехословацкими поставщиками Пок пытался продержаться в автомобильном бизнесе, импортируя машины «Дайхатсу». Но трехтысячная квота на ввоз во Францию этих автомобилей и повышение курса иены сделали невыгодными эти операции.

А что же наши друзья Поки? Они по-прежнему в поиске. Фирма развернула активность... на текстильном рынке.

С. НЕЧАЮК

Фото К. Тейлора

и архив редакции



«Нивы» Пока трижды поднимались на подиум «Дакара». Два раза они занимали вторые места (Бриавуан — 1982 и Тросса — 1983) и однажды третье (Бриавуан — 1981).

Две «Самары-Т3» из «конюшни» Пока в прошлом году были куплены ВАЗом. Однако самостоятельный выезд тольяттинцев на «Дакар-94» закончился неудачей — ни одна из этих машин не достигла финиша.



НА ИППОДРОМЕ ВЫРОСЛИ ШИПЫ

Вероятно, не было другого зимнего сезона по трековым автогонкам, кроме недавно закончившегося, который сопровождался бы таким количеством споров, недоразумений и даже обид. Первая причина — появление в традиционной «Гонке звезд» на призы журнала «За рулем» известного московского спортсмена Владислава Штыкова с автомобилем «Опель-Корса». На двух этапах в Ижевске и Раменском он выиграл безоговорочно, повергнув царствовавшую все последние годы в ипподромных соревнованиях вазовскую «восьмерку».

Второй притчей во языцех стал впервые проведенный трехэтапный чемпионат страны с применением шипованных покрышек. К удивлению признанных авторитетов зимнего трека, все смешалось в устоявшейся расстановке сил в этой дисциплине автоспорта. Появились дерзкие новички вроде Алика Гасанова, как-то сникли известные мастера. Штыков не участвовал в

чемпионате, но перед каждым этапом спортсмены трепетали: не появится ли кто-нибудь на «Корсе»? В этой неразберихе справедливость все-таки возторжествовала — чемпионом стал самый стабильный гонщик последних трех лет москвич Сергей Успенский. Но однозначного мнения о пользе шипов не сложилось. Основной вывод против сводился к тому, что, дескать, машина мчится, как по рельсам, водительское мастерство отошло на второй план, а успех приносит более мощный двигатель.

Давайте разберемся в сложившейся ситуации. В этом нам поможет аксиома — у каждого настоящего и будущего есть свое прошлое. Удивительным образом истоки двух проблем (участие иномарок на наших треках и применение шипованных покрышек) связаны с одним и тем же соревнованием и с одной ареной — с московским стадионом в Измайлове.

1982 год. Здесь впервые сооружен ледяной овал для «Гонки звезд». Естественно, на скользкой дорожке соревноваться без шипов было бес-

смысленно. Финская фирма «Нокия» предоставила участникам так называемые снежные шипы длиной рабочей части в 7 мм. Для льда они оказались малопригодными, но все равно эксперимент удался. Замечу, кстати, что уже в то время в большинстве зимних автосостязаний за рубежом применение шипов было обязательным. Однако у нас новшество не прижилось.

1989 год, тот же, но реконструированный ледяной трек в Измайлове, первые международные соревнования — «Гонка звезд» с участием спортсменов Финляндии. Кстати, и раньше журнал «За рулем» пытался пригласить на свои фирменные соревнования иностранных пилотов, но неизменно наткнулся на сопротивление тех, кто руководил спортом в стране. На этот раз опасности авторитету «восьмерки» никто не увидел. Ведь гости привезли неопределенного возраста «Фольксвагена»-жука и старенький СААБ. Однако дряхлый внешний вид оказался обманчивым. Под неказистыми кузовами скрывались внутренности машин, подготовленных по весьма свободным требованиям для ралли-кросса. Надо ли удивляться, что гости заняли два первых места. Этого ошеломляющего успеха, которому финны обязаны, в основном, либеральному отношению наших судей и организаторов, хватило, чтобы надолго отбить охоту приглашать иностранных пилотов.

Более того, как только заходила речь об ипподромных гонках с участием зарубежных машин, с ВАЗа незамедлительно поступал ультиматум — либо иномарки, либо мы. Таким образом, в трековых состязаниях был искусственно введен монополизм на «восьмерки». Логика в такой политике не было и тогда, нет и сейчас. Ведь те же тольяттинцы уже многие годы регулярно выезжают на этапы чемпионатов мира по ралли, где, как известно, соперников не выбирают, а шансы на победу «восьмерок» там гораздо ниже, чем в споре на родных зимних треках.

Уж не знаю, к счастью или нет, но сегодня гонщики ВАЗа отнюдь не на самых первых ролях, так что время грозных предупреждений с берегов Волги, очевидно, миновало. А стремление спортсменов выступать на более совершенных машинах вряд ли ныне можно игнорировать. Как нельзя отмахнуться и от того факта, что применение шипов повышает безопасность гонок и позволяет практически с одинаковым успехом соревноваться на снежных, и на ледяных дорожках. Последнее особенно важно: лед можно наварить даже в относительно теплые зимы. Что касается слишком сильного сцепления колес с дорожкой, то тут прислушаться, на мой взгляд, следует к мнению опытного в прошлом раллиста, а ныне председателя трекового комитета РАФ Анатолия Брума, предложившего сократить количество шипов с 20 до 12 на один погонный дециметр и уменьшить его рабочую часть до 3 мм.

К слову, именно такой вариант шиповки колес предусматривает и концепция трековых соревнований 1995 года, разработанная РАФ. Она же допускает и применение любых систем питания, что позволит несколько приблизить мощностные показатели отечественных машин к иномаркам.

Все вроде бы хорошо. Но в упомянутой концепции из-за желания создать всем равные условия и возможности предусмотрено столько классов (лиг) и вариантов зачета, что боимся, при нашей бедности не найдется столько ипподромов и необходимого количества гонщиков для многоэтапных чемпионатов России. Ее авторы это чувствуют. Неслучайно предусмотрен вариант: соревнования считать состоявшимися, если даже в них примут участие всего шесть спортсменов. Что на это сказать? Как бы в стремлении внедрить новое не разрушилась старая система, создававшаяся годами. Автоспорт — не аэробика, и поставить всех в равные условия невозможно.

Б. ЛОГИНОВ

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ТРЕКОВЫМ АВТОГОНКАМ

Класс 8. Итоговые результаты:

1. С. Успенский (Москва) — 35 очков; 2. А. Белов — 35; 3. А. Гасанов — 32; 4. В. Бузланов — 22; 5. Р. Мухаметзянов (все — Тольятти) — 18; 6. Н. Конин (Пенза) — 17 очков.



Сергей Успенский.

Фото В. КРЮЧКОВА



Организаторы международного ралли «Луга», четвертого этапа чемпионата России, подготовили великолепную трассу, сложные скоростные участки, кото-

рые по большому счету проэкзаменовали участников на мастерство. Борьба была очень напряженной. Достаточно сказать, что перед третьим кругом Ганин

выигрывал лишь секунду у Потапова и 54 — у Коновалова. Далее с отставанием примерно в минуту шли Нарышкин, Туров, Коростелев и Герасенков. Однако все было испорчено из-за разгильдяйства судей.

Центральной гонкой второго круга должен был стать «Ипподром» — подготовленная снежная дорожка вокруг футбольного поля. Но результаты пришлось отменить: арбитры допустили в протоколах

множество ошибок. Дальше — хуже. Из-за неявки группы ОМОНа из Санкт-Петербурга пришлось отменить городскую карусельную гонку. На второй скоростной участок опоздала судейская бригада, а на третий и четвертый — она вообще не явилась. Получается, что высокий коэффициент (2,0) в чемпионате это ралли имеет только благодаря трассе? Неужели в Питере перевелись арбитры?..

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ IV-й этап. Ралли «Луга». Луга, 18—20 февраля:

1. В. Ганин — С. Курников (Москва, «Лянча-Дельта-Интеграл») — 01.56.17; 2. И. Коновалов — В. Рогов (Раменское, ВАЗ-21083) — отставание — 01.23; 3. М. Нарышкин — Н. Губачев (Москва, «Тойота-Селика») — 02.25; 4. В. Туров — А. Алексеев (Челябинск-65, «Лянча-Дельта-Интеграл») — 03.05; 5. А. Коростелев — Д. Ибраев (п. Новохаритонов, ВАЗ-21083) — 04.11; 6. А. Герасенков — Н. Яковлев (С.-Петербург, ВАЗ-210835) — 06.07.

НЕ ГОВОРИ «ГОП»...

Чемпионат России по трековым автогонкам в 10 классе (до 2500 см³) проходил на удивление спокойно. Возможно, сказались отсутствие гонщиков Москвы и Екатеринбурга. К тому же, напомним, прошлогодний чемпион Николай

Демидов, победив в первом этапе и уверовав в свой окончательный успех, не приехал на второй в Пензу. Серьезных конкурентов, по его мнению, не было. Однако занимавший вторые места на треках в Пензе и Перми Вя-



ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ТРЕКОВЫМ АВТОГОНКАМ III-й этап. Нижний Новгород, 26—27 февраля, 10 класс:

1. В. Редькин (Пенза); 2. Н. Демидов (Нижний Новгород); 3. Н. Широков (Пермь); 4. Р. Юсуфкулов (Пермь); 5. А. Демидов (Пенза); 6. Л. Польшгалов (Пермь). Итоговый результат: 1. Редькин — 35 очков; 2. Н. Демидов — 35; 3. Юсуфкулов — 30; 4. Широков — 24; 5. Ю. Левченко (Нижний Новгород) — 15; 6. А. Демидов — 12.

чеслав Редькин неожиданно вырвал почетный титул. Подтвердилась старая поговорка: не говори «гоп», пока не перепрыгнешь.

Кстати, расстановка мест в итоговой таблице могла стать для Николая Демидова еще более плачевной.

Ведь перед третьим этапом на чемпионский титул реально претендовал и Рашит Юсуфкулов из Перми. В каком-то смысле Николаю повезло: Рашит в Нижнем Новгороде оказался лишь четвертым.

«МЕДВЕДЯ» ВЫИГРАЛ «ОПЕЛЬ»

«Похоже, до заключительных этапов чемпионата России «залегли в берлогу» сильнейшие раллисты страны. Поездки на соревнования требуют ныне огромных средств, да и ресурсы автомобилей не безграничны. Так что трудно упрекнуть спортсменов в том, что они взяли вынужденные отпуска. Вот почему

на ралли «Медведь», пятый этап чемпионата России, пожаловал «второй эшелон».

Бесспорным лидером здесь был Аркадий Кузнецов. Он — единственный, кто выступал на «Опеле-Корса» и выиграл одиннадцать из тринадцати скоростных участков, повторив свой успех на старте первенства во Владимире.

Грозная «Лянча-Дельта» Владимира Турова, представлявшая серьезную опасность для Кузнецова, из-за технических неполадок сошла с трассы в середине

дистанции. После этого борьба велась только за второе и третье места между Игорем Коноваловым, Геннадием Денисовым и Сергеем Исаченко.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ V-й этап. Ралли «Медведь». Ярославль, 26—27 февраля:

1. А. Кузнецов — А. Шукин (Москва, «Опель-Корса») — 2.00.57; 2. И. Коновалов — В. Рогов (Раменское, ВАЗ-2108) — отставание 07.56; 3. Г. Денисов — И. Кирсанов (Москва, ВАЗ-21083) — 08.25; 4. С. Исаченко — А. Алибеков (Москва, ВАЗ-2108) — 08.55; 5. С. Усынин — С. Лавров (Киров, ВАЗ-21083) — 10.34; 6. А. Нигай — П. Рыженков (Москва, ВАЗ-21083) — 17.55.

«Костюм» сидит как влитой

«По одежке встречают» — эту нехитрую истину твердо усвоили создатели японских мотоциклов. Забота

о «костюмчике» особенно актуальна для оснащенных обтекателями гоночного типа спортбайков. Казалось бы,

что можно придумать, если исходная форма — облачение гоночного мотоцикла, жестко регламентированное правилами ФИМ? Но сложность задачи лишь подбадривает дизайнеров, придающих заданному объекту все более изысканные формы. Подтверждение тому — новейшая серия мотоциклов Suzuki RF, оснащенных четырехцилиндровыми двигателями рабочим объемом от 399 до 937 см³.

Наиболее мощный из мотоциклов серии — Suzuki RF 900R — обладает мощностью 135 л.с. и способен развивать максимальную скорость 260 км/ч. При этом мотоцикл достаточно легок — сухая масса 209 кг — благодаря широкому применению алюминиевых и магниевых сплавов. Фирма уверяет, что в этом мотоцикле она смогла достичь наилучшего компромисса между спортивными качествами и комфортом при дальних поездках. А самое главное — внешность мотоцикла действительно способна покорить сердце истинного знатока!



Возрождение традиций

Как далеко от нас время, когда на ЗИСе, ГАЗе, МЗМА наряду с седанами и универсалами изготавливались, пусть небольшими партиями, кабриолеты. За последние несколько десятилетий ни один отечественный автомобилестроительный завод не замечал любителей открытых машин. Ну очень не хотелось конструкторам тратить время и талант на усиление несущих кузовов, думать о повышении безопасности. Да и зачем: ведь и те автомобили, что предлагались покупателям, расходились «на ура». Между тем желающие сидеть за рулем и видеть синее небо над голо-

вой были, есть и будут. Угодить именно таким автомобилистам решила московская фирма «ЛЛД-авто». Она при поддержке тольяттинского предприятия «Мастер-дизайн» разработала на шасси ВАЗ-2108 модель «Амадео» в двух вариантах: с мягким открывающимся и жестким снимающимся верхом. Двигатель, коробка передач остались от базовой модели. Зато усилены днище и двери кузова, встроенные стойки принимают боковые ударные нагрузки. Колеса из легкого сплава с шинами 195/70R13 повышают поперечную устойчивость машины. Основательно переоборудован

салон. Яркая расцветка обивки дверей, обивки сидений радует глаз. Нет унылого серого пластика вазовской панели приборов, новое рулевое колесо в мягком чехле создает ощущение комфорта. И, конечно, заказное оборудование — кому, что нравится: стерео аудио система, бортовой компьютер, стеклоподъемники, антенна, зеркала заднего вида с электроприводом. Приятно прокатиться в хорошую погоду на «Амадео». С места до скорости 100 км/ч он разгоняется за 13 с, а его максимальная скорость — 150 км/ч. Первые машины уже попали в руки владельцев.



А-905 (113)

ЛУЧШИЙ ПОДАРОК ЧЕМПИОНУ

Чемпион Европы по автокроссу на легковых машинах немец Рольф Фолланд вряд ли мог ожидать лучшего подарка. Из первой шестерки минувшего первенства на двух стартовых этапах нынешнего не было пятерых гонщиков. Печально, но четверо из них — россияне. Впрочем, у «серебряного» водителя 1993 года уфимца Александра Ерофеева и его земляка Владимира Макарова причина более

чем уважительная. Их команда «Новыйл» свои главные усилия решила сосредоточить на выступлениях в чемпионате Европы по ралли-кроссу. Что же до остальных российских кроссменов, то их отсутствие в Италии и Португалии объясняется довольно прозаически.

Еще до начала нынешнего сезона Центральный автомотоклуб России и спортивно-технический клуб ВАЗа договорились о

совместном финансировании наших гонщиков в европейском первенстве. Увы, этим благим намерениям не суждено было воплотиться в жизнь: в последний момент в ЦАМКе не нашлось средств...

Так, в Витторио-Венето и Лусаде практически вне конкуренции оказался Рольф Фолланд. Причем в Италии он был лучшим среди... шести участников. В столь скромном представительстве еще одна черточка нынешнего европейского кросса — большинство спортсменов приезжают на чемпионат из стран бывшего Советского Союза, для которых Южная Европа — не ближний свет.

Оправиться от неожиданного финансового потрясения тольяттинские гонщики смогли только к

третьему этапу в Германии. Что называется, поскребли по сусекам и набрали-таки денег на дорогу до Шлюхтерна, где неожиданно встретили, кого бы вы думали? — Макарова и Ерофеева. Дуэт уфимцев воспользовался паузой в чемпионате по ралли-кроссу, чтобы, как говорится, тряхнуть старинной. Тем более что машины у них пока серьезно не отличаются от тех, на которых они наделали столько шума в прошлом году. К слову, их примеру последовал и нынешний соперник наших ребят в ралли-кроссовом первенстве Ханс Киркхоф.

Это трио словно бы бросило вызов чемпиону Европы: дескать, обыгрывать слабаков — дело нехитрое, попробуй-ка сразиться с нами. И куда только подевалось безоговорочное превосходство Фолланда, которое тот имел на первых двух этапах! Рольф смог финишировать лишь седьмым. Победу же праздновал Макаров.

Признаться, даже немножко жаль, что уфимцы теперь появляются на кроссовых трассах эпизодически. Думаю, им вполне по силам было бы бороться за европейское «золото».

К сожалению, нашим баггистам о такой перспективе остается только мечтать. Они пока довольно регулярно выступают лишь в Кубке-1600. А вот в чемпионате Европы без современных 3,5-литровых моторов им, похоже, делать нечего. Ныне такой двигатель — далеко не новый «Порше» — есть у Алексея Шарова. Однако финансовые проблемы и для него стали камнем преткновения. Судя по всему, участие гонщика из Набережных Челнов в нынешнем первенстве под большим вопросом.

О. КОРНЕЕВА

Фото В. Крючкова

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО АВТОКРОССУ

Положение после трех этапов. Дивизия 1 (багги). 1. Л. Рибейру (P, «Порше») — 51 очко; 2. Х. Раммель (A, «Порше») — 47; 3. Я. Гошек (CZ, «Порше») — 40; 4. Ж.-П. Винсендо (F, «Пежо») — 35; 5. Й. Бартош (CZ, «Порше») — 28; 6. В. Эбелер (D, «Фольксваген») — 24. Дивизия 2 (легковые автомобили). 1. Р. Фолланд (D, «Ауди») — 39; 2—3. К. Швантес (D, «Тойота») и В. Шмид (CH, «Форд») — по 30,5; 4. В. Макаров (RUS, «Рено») — 20; 5. Б. Шнее (D, «Фольксваген») — 17; 6. Х. Киркхоф (D, «Форд») — 15.



РУССКОЕ ВОСХОЖДЕНИЕ

Готовясь к восхождению на манящую, но трудную и опасную вершину, альпинисты обычно проводят сборы в тренировочном горном лагере: отрабатывают навыки, испытывают снаряжение перед решительным броском на высокогорный пик.

Так же и в автоспорте. Прежде чем замахнуться на действительно престижный и популярный чемпионат, гонщики и команды «набивают руку» в первенствах, стоящих ниже в иерархической лестнице.

Вот и прошлогоднее выступление в европейском кроссовом чемпионате было для гонщиков Новоуфимского нефтеперерабатывающего завода Александра Ерофеева и Владимира Макарова не более чем «пристрелкой», пробой сил. Не стоит лукавить: автокросс в Европе остается пока полупрофессиональными соревнованиями и не может похвастаться особой популярностью.

То ли дело его более молодой родственник — ралли-кросс. Зрительская аудитория этих соревнований в десятки раз больше, ими живо интересуются телевидение и щедрые спонсоры. Поэтому-то уфимцы после сезона, с большой пользой проведенного ими в «горном лагере», и решили штурмовать настоящую вершину — чемпионат Европы по ралли-кроссу.

Помнится, год назад на первом же этапе Владимир Макаров одержал сенсационную победу. Вряд ли стоило ожидать подобного, с места в карьер, старта в нынешнем сезоне. Все-таки соперники здесь куда серьезней, да и опыт выступления наших ребят в этом состязании — коктейле кросса, ралли и кольцевых гонок — практически равен нулю.

Тем не менее уфимцам в австрийском городе Мельк, где проходил стартовый этап чемпионата, удалось заявить о себе. И дело не только в том, что всего во второй дивизии (автомобили группы А) стартовали 34 гонщика, и не в том, что наши объехали фаворитов — чемпиона Европы

француза Жана-Люка Пейе и пятикратного победителя европейского первенства Мартина Сканке из Норвегии. Главное — уфимцы заработали очки, используя на своих «Рено-21» прошлогодние «кроссо-

ке результат совсем неплох. Российским «скалолазам» остается уповать на новое снаряжение — 650-сильный мотор, более совершенную коробку передач, новые шины и крепость своей «страховки» — поддержку Уфимского нефтяного гиганта. А без нее, как известно, в горах как без рук. С вершин ведь, бывает, срываются и признанные лидеры. Так, может быть, главной сенсацией альпийского этапа (помимо появления русских) стала неудача чемпиона Европы француза Пейе.

Жан-Люк в межсезонье сменил свой знаменитый, но, видимо, исчерпавший воз-

Зато два других автомобиля-новичка ралли-кроссового первенства выступили вполне пристойно. Швед Пер Эклунд, в прошлом сезоне на «Субару-Легаси» ставший четвертым в чемпионате, в нынешнем оседлал «Импресу». И очень удачно, видимо, бывший раллийный опыт Пера, помноженный на автомобиль, собравшийся в турнирной таблице чемпионата мира по ралли сегодня уступают лишь «Тойоте», немедленно дали в Австрии «серебряный» результат. А чемпион Европы-92 44-летний англичанин Уилл Голлоп на старт в Мельке вышел на «Пежо-



1 этап		Чемпионат Европы		
17 апреля, Мельк (Австрия), дивизия 2 (гр. А)				
1.	К.Хансен	S	Citroën ZX 16V	20
2.	П.Эклунд	S	Subaru Impreza	17
3.	Т.Кристофферсон	S	Audi S2	15
4.	Б.Скуибб	GB	Ford XTRAC Cosworth	13
5.	М.Ериберг	S	Ford Escort Cosworth	12
6.	М.Иверсен	N	Ford Cosworth	11
7.	У.Голлоп	GB	Peugeot 306 Turbo 16	10
8.	С.Андерссон	S	Audi S2	9
9.	Э.Гайзельхофер	A	Audi S2	8
10.	Й.Стеркенс	B	Ford Fiesta	7
11.	Б.Виклунд	S	Nissan Sunny	6
12.	В.Макаров	R	Renault 21 Turbo Quadra	5
13.	А.Ерофеев	R	Renault 21 Turbo Quadra	4
14.	К.Вереекен	B	Ford Escort Cosworth	3
15.	Ж.-Л.Пейе	F	Citroën Xantia	2
16.	М.Сканке	N	Ford Escort RS	1

вые» моторы мощностью всего-навсего 430 л.с. А ведь автомобили фаворитов чемпионата выжимают не меньше 600 «лошадей». Когда команда «Новоил» получит двигатели от Клода Курьена, то наши гонщики, возможно, окажутся на высшей ступени пьедестала чемпионата Европы. Хотелось бы верить. В любом случае ясно, что показанный в Мель-

кости форсировки, да к тому же снятый с производства и невыгодный в смысле рекламы «Ситроен-ВХ» на изящную и усыпанную титулами «автомобиля года» разных европейских стран «Ксантию». Но дебют французской красавицы в ралли-кроссе выдался аховым — только 15-е место.

306», только в начале апреля прошедшей омологацию.

Интересно, что доводкой машины занималась фирма «Джи-Тек», принадлежащая... самому Голлопу. Благодаря применению в конструкции композитных материалов, автомобиль получился более легким и жестким, чем «309-я» модель, на которой англичанин выступал в прошлом году. Новое оружие Уилла Голлопа позаимствовало у «Пежо-309» также независимую подвеску. Зато абсолютно новый двигатель с турбонаддувом объемом 1900 см³ мощнее прошлогоднего на добрую сотню «лошадей».

Похоже труды англичанина не пропали даром — 7-е место на первом этапе. Плюс огромный простор для совершенствования. Думается, что уже через пару-тройку гонок Голлоп вновь станет одним из главных претендентов на победу.

3 аокеанские гонщики будут доминировать на трассах Европы. Примерно так оценили обозреватели итоги первых этапов личных чемпионатов мира по мотокроссу. Представители американского континента Боб Мур и Донни Шмит уверенно победили в стартовых матчах: первый на машине 125 см³ на Гран-при Италии, второй — в классе 250 см³ в Исфааии.

Мур выступает в Европе с 1986 года и в 91 — 92-х владел серебряными медалями именно в самом легком классе мотоциклов. Последний сезон он пробовал силы в кубатуре «250», но до «золота» не дотянул. И вот теперь Боб, вспомнив, видимо, свои прежние успехи, объявился в команде «Ямаха-Честерфильд» итальянца Микеля Ринальди вновь в классе 125 см³. Любопытно, что миниатюрный американец по прозвищу «Господин Чистюля» выступал не на фирменной машине, собранной в заводских условиях. Его «Ямаха» представляет некий гибрид из узлов и деталей, которые можно купить в магазинах Европы и США. То, что мотоцикл оказался конкурентоспособным на старте чемпионата, как отметил Мур после финиша, — безусловная заслуга механиков из мастерской Ринальди. «Я полон оптимизма, — заявил журналистам Боб. — Жизнь в мотокроссе не вечна, уже подумываю об уходе, но, имея такую машину, постараюсь своего шанса не упустить».

Не скрывают своих намерений отыгаться после неудачной для себя увертюры в Италии гонщики команды «Сузуки-Честерфильд», сильнейший из которых — прошлогодний чемпион в классе 125 см³ голландец Педро Трагтер. На их машинах, по словам руководителя ван дер Вена, установлены специальные компьютеры, с помощью которых спортсмен в ходе гонки сам может менять мощностные показатели двигателя в зависимости от конфигурации трассы.

Именно Трагтер был основным конкурентом Мура в Италии. После старта первого заезда он попал в завал, но потом стал быстро наверстывать упущенное. Американца Педро догнать уже не мог, однако приличное место и зачетные очки были вполне доступны. Но за пять кругов до финиша он сошел с трассы: отказало зажигание. Зато во втором заезде победил безоговорочно.

Грозную силу в этой кубатуре представляют французы. Их здесь восемь — больше, чем представителей других стран, причем только трое отсеялись в квалификационных заездах. Особо яркое впечатление производит чемпион Франции Микаэль Пишон («Хонда»). При засечке времени прохождения одного круга, он показал лучший результат. В первом заезде Пишон попал в завал и начал гонку 25-м, но через несколько кругов мчался уже пятым. Неисправность мотоцикла на очень пыльной и жесткой трассе прекратила

СТАРТ ПО-

его стремительное движение вперед. Такая же участь постигла Микаэля во втором заезде. «Мне трудно сразу привыкнуть к легкому мотоциклу, — сказал он, — ведь у себя на родине я выступаю в классах двести пятьдесят и пятьсот».

Думается, у Бобби Мура будет немало проблем в сезоне: уж очень много у него достойных конкурентов — Трагтер, Пишон, итальянцы М. Дал Лало и Алеззио Киоди (оба — «Хонда»), фран-

словно в молодые годы, хотя не выглядел самым быстрым гонщиком.

«Помощь Ринальди придала мне прежнюю уверенность. Может быть, я еду не так быстро, как другие, зато аккуратно, — прокомментировал свой успех Донни. — И потом, мне по душе возвращение к прежней системе розыгрышей Гран-при в два заезда. Прошлая, в три, расслабляла: невольно думалось, упустил в одном — наверстаю в другом. Теперь я как никогда сосредоточен,



цуз Фредерик Виялле («Кавасаки»). Похоже, путь к золотой медали «Господину Чистюле» они не собираются устилать цветами. И это подтвердил второй этап во Франции. Кстати, дистанция чемпионата в нынешнем году сократилась — Гран-при Бразилии не состоялся из-за финансовых трудностей клуба-организатора города Гуарулия.

По похожему сценарию прошла премьера личного первенства на мотоциклах класса 250 см³ в Испании. Здесь гонщикам и зрителям тоже скучать не придется. После первого раунда наиболее стабильный гонщик последних лет, двукратный чемпион мира в самой легкой кубатуре (1990) и в «250» (1992), ветеран Донни Шмит на одно очко опередил серебряного призера в классе 125 см³ француза Ива Демария и на два — прошлогоднего победителя первенства Грэга Альбертийна (Южно-Африканская Республика). Благодаря переходу, как и Мура, в команду Микеля Ринальди, американец на испанской трассе был,

все круги печатаю с одним и тем же временем».

А вот Стефан Эвертс назвал для себя первый этап черным воскресеньем: «Я был почти уверен в победе и думал, что увезу из Испании максимальные сорок очков. Но фортуна отвернулась от меня. В первом заезде я лидировал почти до самого финиша, но заклинило заднее колесо, и пришлось отдать победу Альбертийну. Во втором — снова лидер, затем — падение и неисправность мотоцикла. Конечно, неудачное начало, однако было бы хуже, если такое случилось в конце чемпионата».

Ныне в этом первенстве собралась исключительно сильная компания. Пересели на 250-кубовые машины Демария и его соотечественник Фредерик Болли, которому прочат большое будущее. Интерес подогревается тем, что серебряный призер прошлогоднего первенства бельгиец Стефан Эвертс сменил «Сузуки» на «Кавасаки», а Альбертийн вместо прежней «Хонды» предпочел «Сузуки».

АМЕРИКАНСКИ

И здесь первый этап не дает повода для более или менее верных прогнозов. Эвертс, чтобы наверстать упущенное, в дальнейшем будет рисковать, что, как показывает опыт, не всегда приносит успех. Альбертийн в привычной для себя манере заявляет: «Я еще дам под зад своим соперникам». Менеджер Ива Демария, многократный в прошлом чемпион мира Роже де Костер уверен в больших возможностях своего подопечного: «Он особенно хорош на песчаных трас-

сах. Пока для него задача — попасть в призеры, полноценные очки, вот увидите, Ив начнет набирать с четвертого этапа, а в будущем году, уверен, он станет чемпионом». К сожалению, не все ясно с французом Фредериком Болли. По тому, как он быстро и технично ехал, все прочили ему место на пьедестале почета. Более того, у него оказалось лучшее время в квалификационных стартах. Но в первом же заезде на третьем круге, находясь в группе лиде-

ров, он в столкновении с соперником повредил колено. Во втором в полную силу не ехал: на жесткой трассе травма особенно давала о себе знать. Добавим к потенциальным претендентам на чемпионский титул бельгийца Марника Бервоетса («Хонда»), англичанина Курта Николла («Хонда») и итальянца Андреа Бартолини («Ямаха»). Как показал второй этап, они не собираются отсиживаться в тылах.

Б. ЛОГИНОВ



ЛИЧНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОКРОССУ

Класс 125 см³. I этап — Гран-при Италии. 1-й заезд: 1. Б. Мур (USA, «Ямаха»); 2. М. Дал Лаго (I, «Хонда»); 3. Ф. Вилле (F, «Кавасаки»); 4. М. Масшио (F, «Ямаха»); 5. Б. Манне (USA, «Сузуки»); 6. П. Байрер (F, «Сузуки»). 2-й заезд: 1. П. Трагтер (NL, «Сузуки»); 2. Мур; 3. А. Киоди (I, «Хонда»); 4. Манне; 5. Н. Шелтон (GB, «Хонда»); 6. Байрер. II этап — Гран-при Франции. 1-й заезд: 1. М. Пишон (F, «Хонда»); 2. Трагтер; 3. Мур; 4. Киоди; 5. Х. Свебе (NL, «Хонда»); 6. Л. Сейсберс (NL, «Сузуки»). Личный зачет: 1. Трагтер — 63; 2. Мур — 59; 3. Киоди — 48; 4. Пишон — 40; 5—6. Байрер и Вилле — по 31.

Класс 250 см³. I этап — Гран-при Испании. 1-й заезд: 1. Г. Альбертийн (ZA, «Сузуки»); 2. И. Демария (F, «Хонда»); 3. Д. Шмит (USA, «Ямаха»); 4. М. Бервоетс (B, «Хонда»); 5. К. Николл (GB, «Хонда»); 6. Р. Херринг (GB, «Кавасаки»). 2-й заезд: 1. Шмит; 2. Демария; 3. А. Бартолини (I, «Ямаха»); 4. Альбертийн; 5. Т. Паркер (USA, KTM); 6. М. Фантон (I, «Кавасаки»). II этап — Гран-при Нидерландов. 1-й заезд: 1. С. Эвертс (B, «Кавасаки»); 2. Бервоетс; 3. В. де Вит (B, «Су-

зуки»); 4. Шмит; 5. Т. ван Гримсвен (NL, «Хонда»); 6. Демария. 2-й заезд: 1. Эвертс; 2. Й. Карлссон (S, «Кавасаки»); 3. Альбертийн; 4. де Вит; 5. Бервоетс; 6. Николл. Сумма очков после двух этапов: 1. Шмит — 58; 2. Альбертийн — 54; 3. Демария — 44; 4. Бервоетс — 41; 5. Эвертс — 40; 6. де Вит — 34.

Класс 500 см³. I этап. Гран-при Швейцарии. 1-й заезд: 1. Г.-Я ван Доорн (NL, «Хонда»); 2. Б. Лайлз (USA, «Вертематти»); 3. Р. Веустенред (B, «Хонда»); 4. Жаки Мартенс (B, «Хускварна»); 5. Й. Боонен (B, «Кавасаки»); 6. Ш. Кинг (NZ, «Хонда»). 2-й заезд: 1. Кинг; 2. Веустенред; 3. Боонен; 4. ван Доорн; 5. П. Диркс (B, «Хонда»); 6. М. Ханссон (S, «Хусаберг»). II этап. Гран-при Австралии. 1-й заезд: 1. Ж. Сметс (B, «Вертематти»); 2. Жаки Мартенс; 3. Ханссон; 4. Ф. Росси (I, «Хонда»); 5. З. Бауэр (A, «Кавасаки»); 6. ван Доорн. 2-й заезд: 1. Сметс; 2. Жаки Мартенс; 3. Бауэр; 4. Ханссон; 5. К. Зульцер (A, KTM); 6. М. Ансти (GB, «Хонда») ... 10. Ю. Руул (EW, «Хонда»); Личный зачет: 1. ван Доорн — 52 очка; 2. Жаки Мартенс — 47; 3—4. Сметс, Ханссон — по 46; 5. Веустенред — 41; 6. Бауэр — 33.

ОТКРОВЕНИЯ ЛЕТУЧЕГО ГОЛЛАНДЦА

Он очень любезен — этот высоченный голландец Йос Вассен. Когда после окончания первого дня чемпионата мира по зимнему спидвею «Большого приза России» в Саранске я вошел в комнату международного жюри, он поднялся с кресла во весь свой огромный рост и на мою просьбу взять у него интервью с готовностью ответил: «Сразу же после заседания». Но организаторы запротестовали: почетного гостя первенства ждал ужин. «Тогда договоримся так, — сказал Вассен. — Завтра я приеду на стадион пораньше и буду в вашем распоряжении». Он сдержал обещание. Утром мы нашли единственное укромное место — в комментаторской кабине — и начали беседу.

— Господин Вассен, как говорится, для затравки, расскажите немного о себе.

— Мне пятьдесят три года. В детстве моим первым транспортным средством после велосипеда, который любят все голландцы, был мотоцикл. Мото спортом стал заниматься с восемнадцати лет и, знаете, слыл неплохим гонщиком.

— И это при Вашем росте?

— Он мне не мешал. И в молодости и сейчас тщательно слежу за своей физической формой. Предпочитаю фрукты, овощи, рыбу, чтобы не набрать лишний вес. После окончания карьеры гонщика стал председателем своего клуба, затем секретарем и впоследствии президентом Федерации мотоспорта Голландии. Долгое время возглавлял трековую комиссию ФИМ и, не побоюсь быть нескромным, многое сделал для развития спидвея в мире. Видимо, это повлияло на то, что осенью восемьдесят девятого года меня избрали президентом Международной мотоциклетной федерации. Должность общественная, а основная моя работа — руководство институтом, деятельность которого связана с проблемами безопасности дорожного движения в Голландии.

— Сегодня довольно распространено мнение, особенно среди журналистов, что интерес к мотоциклетным соревнованиям со стороны зрителей падает. Если это справедливо, то какие, на Ваш взгляд, причины?

— Слышал такие разговоры. Причина? Она на поверхности. Сейчас в странах Европы экономический спад. Растут цены на спортивную мототехнику и экипировку гонщиков. Повышается стоимость аренды стадионов, трасс. Как след-



ствие этого, дорожают входные билеты для зрителей. И все же я придерживаюсь иной точки зрения. Да, интерес, например, к мотокроссу падает, зато к шоссейно-кольцевым гонкам явно растет. Считаю, что в последние два года общего кризиса не наблюдается, в целом мотоспорт остается на прежнем уровне.

— ФИМ и Вы, господин президент, не раз утверждали, что все соревнования в семье мотоспорта равны. И все же, положив руку на сердце, существует ли какой-нибудь чемпионат, которому Федерация отдает особое предпочтение?

— Под эгидой Федерации много различных видов соревнований. У меня и моих коллег по ФИМ есть, конечно, свои пристрастия. Мне, скажем, нравится эндуро, моторалли, спидвей, кросс. Но должен признать, что спорт номер один — Гран-при по шоссейно-кольцевым гонкам. Однако дело здесь не в личных симпатиях. Эти состязания приносят большие деньги, главным образом, от продажи прав на телетрансляцию, которые мы сейчас стараемся использовать на благо всего мотоспорта. Сделать это было необходимо, иначе многие его виды задохнулись бы в финансовых тисках. Ведь раньше организаторы несли непомерные расходы — взносы в казну Международной мотоциклетной федерации за регистрацию соревнований, дорожные расходы гонщикам, призовые и во многих случаях плата за аренду стадионов и трасс. Надо было облегчить их участь, оказать финансовую помощь со стороны ФИМ. Согласитесь, если есть соревнование, которое по популярности и доходам входит в первую десятку всех видов спорта, включая олим-

пийские, то грех не воспользоваться такой возможностью.

— Широкий резонанс в спортивных кругах вызвали претензии господина Экклстоуна, фактического хозяина формулы 1, на верховенство над чемпионатами мира по шоссейно-кольцевым мотогонкам. Оправдан ли компромисс, достигнутый между вами в этом вопросе?

— Немного истории. До девяносто первого года все команды кольцевиков были в ФИМ. Притязания на них со стороны Экклстоуна, признаюсь, изрядно потрепали мне нервы и потребовали немалых усилий, чтобы найти приемлемый компромисс. Это вызвало неоднозначную реакцию деятелей нашей Федерации. Но в результате родился контракт с фирмой «Дорна», которая заплатила и будет платить нам свыше пятидесяти миллионов долларов. С другой стороны, чемпионаты кольцевиков проводились и будут проводиться по правилам и регламенту ФИМ. Сейчас господин Экклстоун вышел из игры и продал свою долю «Дорне». Остались два партнера в проведении шоссейных гонок — ФИМ и «Дорна».

— Не кажется ли Вам, что обилие мировых первенств девальвирует звание чемпиона?

— ФИМ проводит столько чемпионатов, сколько хотят национальные федерации. Но Ваше мнение совпадает с моим. Действительно, первенств слишком много, например, только в эндуро их шесть. Перегружена программа в кроссе и спидвее. Мы уже пошли на сокращение. Сейчас все комиссии Федерации работают над этой проблемой. Нужно оставить только те соревнования, в которых выявляется истинный чемпион. Мотоспорт от такой меры, бесспорно, выиграет.

— Какие национальные федерации особенно активны в развитии мотоспорта в своих странах и участвуют в большинстве чемпионатов?

— Однозначно США. Там за год проходит свыше пяти тысяч соревнований, в том числе таких, которые неизвестны в Европе. Хорошо поставленный детский и подростковый мотоспорт, техническая оснащенность клубов и очень высокие гонорары спортсменов дают возможность готовить в Штатах много мастеров высочайшего класса. К сожалению, отдаленность Америки и связанные с этим огромные дорожные расходы не позволяют нам развивать более тесные контакты. В Европу из США едут спортсмены-энтузиасты, часто не сильнейшие в своей стране, но мечтающие стать чемпионами мира. И тем не



менее они доминируют в шоссейно-кольцевых гонках, кроссе, спидвее.

Другая активная федерация — итальянская. Должен также отметить возросший вес в ФИМ азиатских государств — Японии, Малайзии, Индонезии. Наши чемпионаты действительно стали мировыми, поскольку собирают спортсменов различных континентов.

— Уже многие федерации республик бывшего СССР приняты в ФИМ. Какие из них, на Ваш взгляд, стали наиболее плодотворно работать и участвовать в международном мотоспорте?

— С распадом Советского Союза сложилась новая ситуация для вас и нас. Думается, она еще требует изучения, поиска путей для более тесных контактов. Наиболее простой вопрос с Мотоциклетной федерацией России, ставшей автоматически членом ФИМ как правопреемница ФМС СССР. Мы восстановили членство Латвии, Литвы и Эстонии, которое они имели до сорокового года. Приняты также еще несколько национальных федераций бывших республик Советского Союза. Приятно отметить, что некоторые из них (Россия не в счет) сразу же сделали заявки на организацию чемпионатов, например Украина и Казахстан. Но у них нет опыта в проведении соревнований на высшем уровне. Это дело поправимое, однако меня тревожит обособленность ваших новых федераций. Каждая из них, используя доставшиеся по наследству от бывшего СССР арены, старается в одиночку организовать и провести чемпионаты. Уверяю, такой метод ошибочен, он потребует много времени. Без тесного

сотрудничества с Россией, имеющей многолетние традиции, нельзя быстро научиться довольно сложному искусству устраивать соревнования на таком уровне, какой требует ФИМ.

— Как Вы оцениваете работу наших делегаций в ФИМ и роль российских спортсменов в международном мотоциклетном спорте?

— Российская федерация — одна из наиболее лояльных в ФИМ. У нас с ней очень хорошие отношения. Немногие делегаты других стран могут сравниться с русскими по опыту и верности идеалам ФИМ. Ваша Федерация внесла весомый вклад в развитие международного мотоспорта. Благодаря ей мы имеем сейчас личный и командный чемпионаты по мотогонкам на льду, европейское мотобольное первенство. А какое созвездие спортивных имен подарила Россия миру!



Арбеков, Кадыров, Глеханов, Самородов, Моисеев, Тарабанько, Бондаренко, братья Ивановы и Гордеевы — всех не перечислишь. Мы знаем о тяжелом финансовом положении в России, в том числе и вашей Федерации. И тем не менее она находит средства посылать своих спортсменов на многие чемпионаты и принимать зарубежных гонщиков у себя. Главное мое пожелание — восстановите участие в мото-ралли ФИМ. Это одно из основных наших мероприятий, настоящий фестиваль мирового мотоциклизма, возможность людей различных стран мира пообщаться друг с другом, обменяться опытом эксплуатации машин. Ралли к тому же не требует больших денежных затрат. Однако без русских оно неполноценно — это мнение всех участников. А что касается призов, в числе которых, кстати, есть кубок имени Юрия Гагарина, учрежденный еще ФИМ СССР, то большинство из них достанется нашим мотоциклистам: ведь основным показателем для победы считается километраж, пройденный до пункта сбора.

— Сотрудничают ли ФИМ и ФИА по каким-либо вопросам, например, об участии мотоциклистов в ралли-рейдах? Где покупают они лицензии, признаются ли штрафные санкции, полученные авто- и мотоспортсменами, в равной степени обеими федерациями?

— У ФИА и ФИМ общие интересы. Однако несколько лет назад у нас не было тесных связей. Им мешала позиция господина Балестра, президента ФИА того времени. Но когда к руководству этой Федерации пришел англичанин Макс Мосли, человек с ясными мыслями, положение изменилось. В последние полгода мы часто контактируем с ним. Ведь автомобильный и мотоциклетный спорт имеют одних и тех же друзей, спонсоров, владельцев трасс и даже общих противников — экологов. Мы уже начали некоторые совместные акции. Мотоциклисты покупают лицензии только у нас, а штрафные санкции, полученные спортсменами, согласовываются и признаются обеими федерациями в равной степени.

— Известно, что многие национальные федерации, в том числе стран СНГ, попали в сложное финансовое положение. Какую помощь им планирует оказать ФИМ?

— У нас не бездонная казна, но тем не менее появилась возможность оказывать помощь национальным федерациям. ФИМ — единственная спортивная организация, которая



не берет со своих членов денежных взносов, а наоборот, ежегодно выделяет каждому на развитие по десять тысяч долларов. В их числе Россия, Украина, Белоруссия, Казахстан, страны Балтии.

— Как Вы относитесь к развитию детского мотоспорта? В каких дисциплинах и с какого возраста могли бы участвовать в нем подростки?

— Сейчас интерес молодежи к мотоспорту резко возрос, особенно к кольцевым гонкам. Возрастной ценз мы установили с двенадцати лет. Но опыт показал, что в ряде случаев, когда дети приобщались к спорту еще раньше, они быстро вырастали в больших мастеров. Мы имели чемпионов мира и Европы, которым было по шестнадцать-семнадцать лет. Я за омоложение мотоспорта, прежде всего триала и кросса, но категорически против юношеских шоссейных кольцевых гонок, где особенно велик риск травматизма.

— Кстати, о безопасности. В последнее время участились трагические случаи на трассах Гран-при. Какие меры собирается предпринять ФИМ для их предотвращения?

— Действительно, мотоциклы стали настолько мощными, что ими невозможно управлять. Поэтому мы обратились к японским изготовителям с просьбой ограничить рост мощности кольцевых машин. Следующий шаг — новое лицензирование трасс, чтобы повысить их безопасность.

— Вас можно часто видеть в различных странах на соревнованиях. Стало быть, Вы не доверяете своим представителям?

— Я полностью доверяю своим коллегам по ФИМ, но как президент должен иметь свое собственное мнение. Поэтому много путешествую. Меня даже часто называют летучим голландцем. Кроме того, посещение как можно большего числа соревнований — это отличная возможность пообщаться в неформальной обстановке с руководителями национальных федераций, узнать их проблемы.

— Что бы Вы хотели пожелать российским спортсменам?

— Прежде всего побед на ледяных дорожках. Уверен, они будут. Ваши трудности временные, убежден, что в скором времени российский мотоспорт возродит свои прежние традиции и мы увидим его представителей в большинстве чемпионатов.

Беседу вел Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА



ВСЕ ВЫШЕ, И ВЫШЕ, И ВЫШЕ

Честно говоря, когда мы в очередной раз подсчитав очки, набранные в прошлом году автогонщиками разных стран в официальных соревнованиях, определили европейскую таблицу о рангах национальных федераций, то испытали удивительное чувство. Нечто среднее между удовлетворением ученого-математика, поверившего алгеброй гармонию замысловатого физического явления, и радостью школьника, неожиданно обнаружившего совпадение его решения задачи с ответом в конце учебника.

В самом деле, после побед Проста в формуле 1 и Пани в формуле 3000, успехов Делекура и Ориоля в мировом первенстве по ралли, сердце подсказывало, что именно французы в минувшем сезоне должны по праву возглавлять наш список. Ариф-

метика же не только подтвердила это ощущение, но и наглядно показала, насколько велико было их превосходство над «остальным миром». Солидный отрыв от занявших второе место немцев просто ошеломляет. Причем постарались тут не только упомянутые «звезды» первой величины — чемпионами Европы стали Барони (ралли), Винсендо (багги), Пэе (ралли-кросс), Кине (гонки на грузовиках), Дозьер (горные гонки), а Кубок мира в ралли-рейдах выиграл Лартиг.

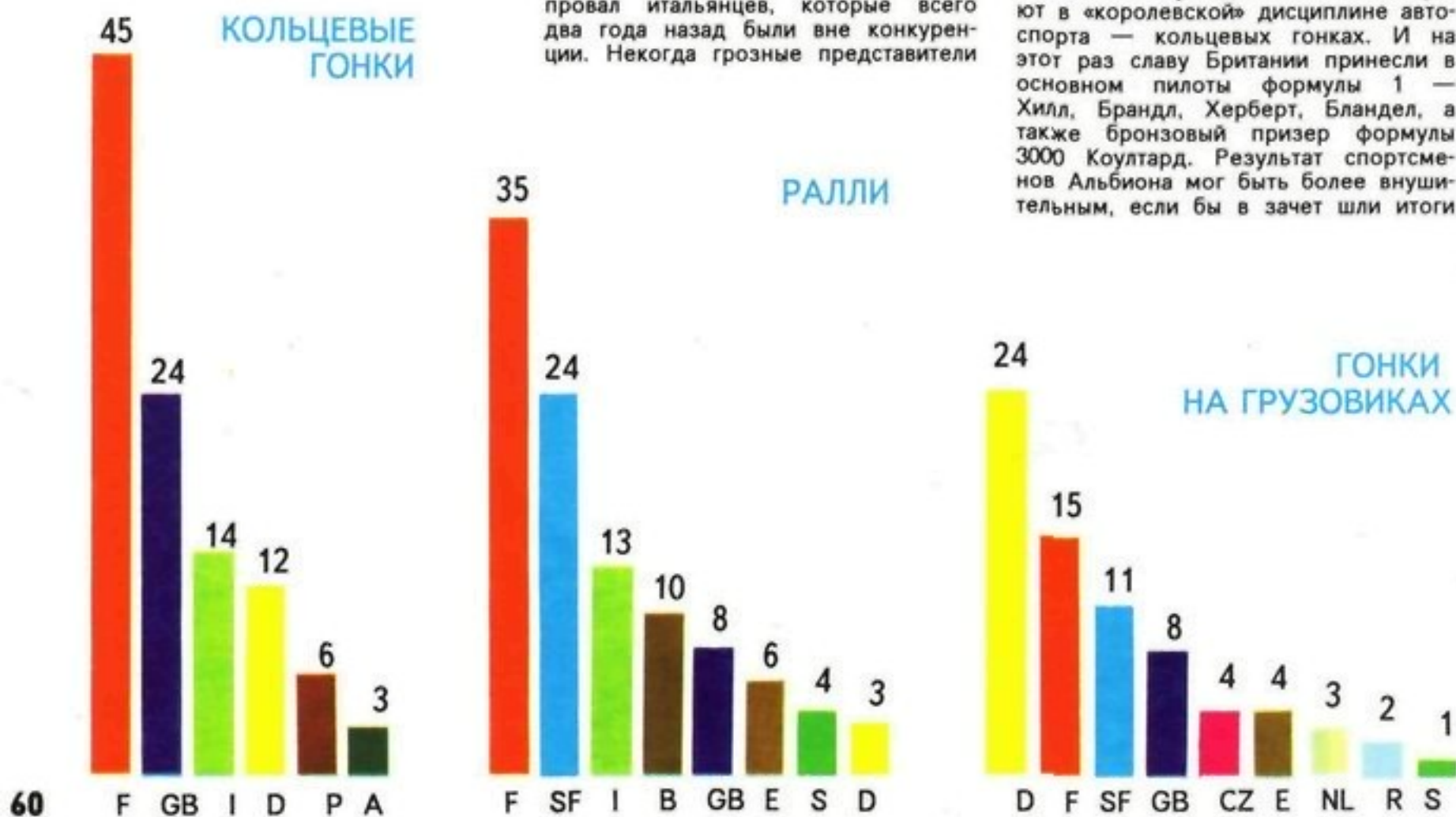
Любопытно, что из шестнадцати чемпионатов и кубков, которые мы учитывали при определении таблицы о рангах, французы первенствовали ровно в половине! При этом не осталось ни одного вида автоспорта, где бы они не набрали очков. Такое случилось впервые за три года, что существует наша классификация.

Еще одним субъективным наблюдением, нашедшим арифметическое подтверждение, оказался полный провал итальянцев, которые всего два года назад были вне конкуренции. Некогда грозные представители

Апеннинского полуострова ныне могут похвастаться лишь единственным «серебром», добытым Ларини в Кубке вызова на «Альфа-Ромео». Если же взглянуть на наши списки всех трех лет, упадок итальянского автоспорта станет вполне очевидным. С первого места эта страна переместилась сначала на третье, а теперь и вовсе откатилась на пятое, едва не уступив Чехии и Испании. Тем же, кто сомневается в справедливости такого математического подхода в оценке сил итальянцев, мы предлагаем обратиться к списку пилотов формулы 1 нынешнего сезона, который в этом отношении весьма красноречив. В нем вы найдете только двух итальянцев. Да и то заявлены они были «конюшней «Минарди», руководство которой считает свою команду чуть ли не национальной. А ведь в недавнем 1991 году эту страну представляли в формуле 1 одиннадцать пилотов.

Увидев на второй строчке нашей таблицы о рангах Германию, уверен, большинство читателей сразу вспомнят о Шумахере. Что ж, Михаэль действительно внес весомый вклад в этот результат. Но главными «забойщиками» у немцев были по традиции кроссмены — Фолланд (легковые машины) и Мюкке (багги-1600), ставшие чемпионами Европы, а также мастера кольцевых гонок на грузовиках. Например, в самом мощном классе этих автомобилей они заняли места со второго по шестое.

Единственной страной, которая не покидала тройку лучших все три сезона, оказалась Великобритания. Причем у этого достижения, на наш взгляд, особая цена. Ведь англичане обычно львиную долю очков набирают в «королевской» дисциплине автоспорта — кольцевых гонках. И на этот раз славу Британии принесли в основном пилоты формулы 1 — Хилл, Брандл, Херберт, Бландел, а также бронзовый призер формулы 3000 Коултард. Результат спортсменов Альбиона мог быть более внушительным, если бы в зачет шли итоги



первенства «Индикар», где победителем вышел Мэнселл. Однако пока мы не принимаем их в расчет, относя эти состязания к региональным. Впрочем, может быть, после того, как за океан отправились попытать счастья немало европейцев, в будущем есть смысл пересмотреть это отношение к чемпионату CART.

К слову, кроме «Индикар», мы не учитываем в наших подсчетах чемпионаты и кубки в состязаниях исторических автомобилей, которые все же ближе к шоу, чем к спорту, а также картинговые соревнования. Во-первых, тут разыгрывается так много титулов, что их результаты решительным образом повлияли бы на общую картину, а во-вторых, картинг — настолько специфический вид автоспорта, что заслуживает отдельных размышлений.

Однако вернемся к нашей классификации и поговорим о достижениях отечественных спортсменов. Тем более, что на этот раз они нас весьма порадовали. Девятое место впереди таких стран, как Бельгия, Португалия, Австрия, весьма почетно. Честь и хвалу за этот успех стоит воздать в основном российским кроссменам. И особенно, конечно, уфимцу Ерофееву, впервые добывшему для нашей страны «серебро» в личном чемпионате Европы на легковых машинах. Впрочем, мы еще отнюдь не избалованы высокими местами своих пилотов, поэтому с удовольствием называем всех, кто внес очки в копилку России. Это коллеги Ерофеева по чемпионату — уфимец Макаров, тольяттинец Кривобоков, Миронов из Москвы и еще два москвича — баггист Колесников и Маркин, выступающий в кольцевых гонках на грузовиках.

Весьма высокое место, занятое Россией в нашей классификации, на первый взгляд, довольно неожиданно. Вроде бы в стране — нешугоч-

Европейская табель о рангах журнала АМС

1991	1992	1993
1. Италия — 103	1. Франция — 94,5	1. Франция — 141
2. Германия — 59,5	2. Великобритания — 93,5	2. Германия — 62
3. Великобритания — 53	3. Италия — 64	3. Великобритания — 44
4. Франция — 49,5	4. Германия — 49	4. Финляндия — 41
5. Швеция — 35	5. Испания — 43	5. Италия — 30
6. Финляндия — 32	6. Финляндия — 38	6. Чехия — 27
7. Испания — 26	7. Чехословакия — 35	Испания — 27
Норвегия — 26	8. Швеция — 28	8. Швеция — 21
9. Австрия — 20	9. Норвегия — 16	9. Россия — 18
Чехословакия — 20	10. Россия — 9	10. Норвегия — 17
11. Нидерланды — 17	Австрия — 9	11. Португалия — 12
12. Советский Союз — 10	12. Нидерланды — 7	12. Бельгия — 10
13. Бельгия — 6	13. Польша — 6	13. Австрия — 7
Андорра — 6	14. Швейцария — 2	14. Андорра — 6
15. Швейцария — 2	Венгрия — 2	15. Нидерланды — 5
16. Венгрия — 1	16. Литва — 1	16. Литва — 3

Система начисления очков за места, занятые спортсменами в официальных соревнованиях ФИА. Чемпионаты мира: 1-е место — 20 очков; 2-е — 15; 3-е — 12; 4-е — 10; 5-е — 8; 6-е — 6; 7-е — 4; 8-е — 3; 9-е — 2; 10-е — 1. Чемпионаты и кубки Европы: 1-е — 8; 2-е — 6; 3-е — 4; 4-е — 3; 5-е — 2; 6-е — 1.

О Роме Колесникове необходимо сказать особо. Он стал бронзовым призером Кубка в классе 1600 см³ и по всем критериям мог занять место среди лучших гонщиков страны 1993 года. Их список мы опубликовали во втором номере журнала. Однако путаница с итоговыми результатами, к которой приложили руку чиновники ФИА, тогда ввела нас в заблуждение: в первоначальном протоколе Колесников значился только седьмым. Мы приносим свои извинения Роману и пользуемся случаем, чтобы исправить это недоразумение.



ный экономический кризис, разрушена какая-никакая, но система развития автоспорта, основанная на клубах и секциях ДОСААФ, а наши гонщики выступают год от года все лучше и лучше. Сама по себе эта тема достойна обстоятельного разговора. Если же попытаться определить главную причину такого чуда, то, думается, она кроется в том, что наша экономика, а автоспорт, как технический вид, неотделим от нее, все-таки мало-помалу поворачивается к здравому смыслу. Стало быть, у предприятий и фирм появляется прямая заинтересованность в рекламе своей продукции на гоночных трассах как внутри страны, так и за рубежом. И вот уже создает собственную кроссовую команду Уфимский нефтеперерабатывающий завод, снаряжает на чемпионат грузовых машин свой автомобиль акционерное общество «АМО—ЗИЛ», отправляются покорять пустыни заводские команды ВАЗа и КамАЗа, а заграничные «Камел», «Кастроль» и другие выступают спонсорами российских соревнований.

Словом, дайте срок, уверены, наши гонщики еще будут ходить в чемпионах.

С. НЕЧАЮК

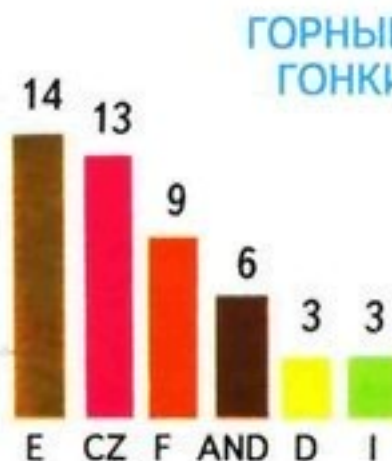
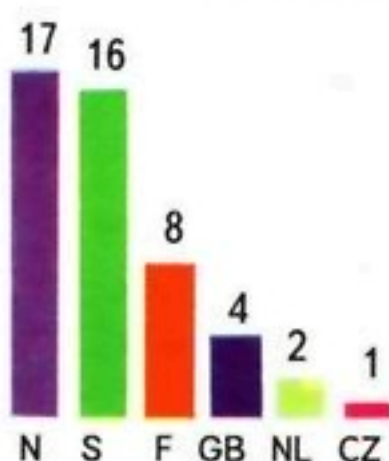
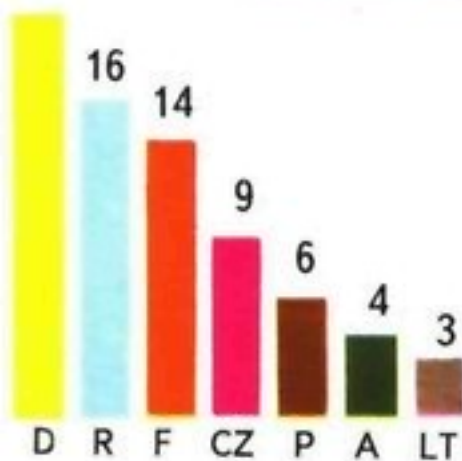
20

АВТОКРОСС

РАЛЛИКРОСС

ГОРНЫЕ
ГОНКИ

РАЛЛИ-
РЕЙДЫ



АВТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

I этап. Витторио-Венето, Италия, 27 марта. Д3/3500: 1. Ж.-П. Винсендо (F, "Пежо"); 2. Я. Гошек (CZ); 3. Х. Раммель (A); 4. К. Гавел; 5. Й. Бартош (оба — CZ, все — "Порше"); 6. Л. Рибейру (P, "Гембо-Порше"); 7. Ф. Варнье (F, "Бем-Ауди"); 8. И. Балкар (CZ, "Порше"); 9. Й. Верлуис (B, "Лянча"); 10. В.Эбелер (D, "Фольксваген"); 11. Д. Вуазен (F); 12. Х. Оппеллаар (NL, оба — "Порше"). Д2/3500: 1. Р. Фолланд (D, "Ауди-купе S2"); 2. В. Шмид (CH, "Форд-Сиерра-Косворт"); 3. К. Швантес (D, "Тойота-Селика-GT"); 4. Л.Романизио (I, "Лянча-Дельта"); 5. Л. Кроутил (CZ, "Хонда"); 6. Л. Брожек (CZ, "Форд-Эскорт").

II этап. Лусада, Португалия, 10 апреля. Д3/3500: 1. Рибейру; 2. Раммель; 3. Винсендо; 4. Бартош; 5. Верлуис; 7. Гошек; 8. Оппеллаар; 9. Эбелер. Д2/3500: 1. Фолланд; 2. Швантес; 3. Шмид.

III этап. Шлюхтерн, Германия, 24 апреля. Д3/3500: 1. Рибейру; 2. В. Грийем (D, BMW); 3. Раммель; 4. Гошек; 5. Ю. Вольф (D, "Шпитцнагель-V8"); 6. Х. Уленброк (D, "Расимекс"); 7. Эбелер; 8. О. Бюхль (D, "Шпитцнагель-EV02-Фольксваген"); 9. Гавел; 10. Варнье; 11. Оппеллаар; 12. М. Старек (CZ, "Татра"). Д2/3500: 1. В. Макаров (R, "Рено-21-2L-Турбо-Куадра"); 2. Б. Шнее (D, "Фольксваген-Гольф-Синхро"); 3. Х. Киркхоф (D, "Форд-Эскорт"); 4. К. Хаасе (D, "Лянча-Дельта-Интеграле"); 5. А. Ерофеев (R, "Рено-21-2L-Турбо-Куадра"); 6. Б. Котелло (R, VA3-2108-4x4); 7. М. Роммер (D, "Ауди-S2"); 8. Фолланд; 9. Г. Буйанс (LV, "Лянча-Дельта-HF-Интеграле"); 10. Шмид; 11. Швантес; 12. В. Джежела (R, VA3-2108-4x4).

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ NASCAR

I этап. Дайтона, 20 февраля: 1. С. Марлин ("Шевроле-Лумина"); 2. Э. Эрван ("Форд-Тандерберд"); 3. Т. Лабонте; 4. Дж. Гордон (оба — "Шевроле-Лумина"); 5. М. Шеперд; 6. Г.Сакс (оба — "Форд-Тандерберд").

II этап. Рокингэм, 27 февраля: 1. Р.Уоллас ("Форд-Тандерберд"); 2. Марлин; 3. Р. Маст; 4. М. Мартин (оба — "Форд-Тандерберд"); 5. Эрван; 6. Б. Бодин ("Форд-Тандерберд").

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

I этап. Истерн-Крик, Австралия, 27 марта. Класс 250 см³: 1. М. Бьяджи (I, "Априлия"); 2. Д. Ромбони; 3. Л. Капирроси (оба — I, "Хонда"); 4. Ж.-Ф. Руджиа (F, "Априлия"); 5. Т. Окада; 6. Т. Аоки (оба — J, "Хонда"); 7. Р. Вальдман (D); 8.

Л.д'Антин (E); 9. В. Зееленберг (NL, все — "Хонда"); 10. Ж.-М. Бэйль (F, "Априлия"). Класс 125 см³: 1. К. Саката (J); 2. П. Оттль (D); 3. Г. Мак-Кой (AUS — все "Априлия"); 4. Ф. Грезини (I, "Хонда"); 5. О.Петруччиани (CH, "Априлия"); 6. А. Сайто; 7. Н. Уеда (оба — J, "Хонда"); 8. Х. Торронтеги (E, "Априлия"); 9. М. Токидуме (J); 10. Д. Раудис (D, оба — "Хонда").

II этап. Куала-Лумпур, Малайзия, 10 апреля. Класс 250 см³: 1. Бьяджи; 2. Окада; 3. Капирроси; 4. Руджиа; 5. Ромбони; 6. Вальдман; 7. Бэйль; 8. д'Антин; 9. Зееленберг; 10. А. Грамини (I, "Априлия"). Класс 125 см³: 1. Уеда; 2. Саката; 3. Х. Мартинес (E, "Ямаха"); 4. Д.Раудис (D); 5. Т.Цуджимура (J, оба — "Хонда"); 6. Грезини; 7. Петруччиани; 8. Сайто; 9. Торронтеги; 10. Х. Аоки (J, "Хонда").

III этап. Сузуки, Япония, 24 апреля. Класс 250 см³: 1. Окада; 2. Капирроси; 3. Т. Укава (J, "Хонда"); 4. Бьяджи; 5. Т. Аоки (J, "Хонда"); 6. Ромбони; 7. Руджиа; 8. Н. Аоки; 9. Т. Харада (J, "Ямаха"); 10. д'Антин. Класс 125 см³: 1. Цуджимура; 2. Саката; 3. Х. Накаджо (J, "Хонда"); 4. Оттль; 5. Сайто; 6. Токидуме; 7. Мартинес; 8. Торронтеги; 9. Мак-Кой; 10. Б.Казанова (I, "Хонда").

МОТОГОНКИ НА ЛЬДУ

КОМАНДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА

Отборочные соревнования. Франкфурт-на-Майне, 29—30 января: 1. Германия — 55 очков (М. Ланг — 31, Г. Бауэр — 24, Г. Ланденхаммер — 0); 2. Казахстан — 45 (С. Кузнецов — 26, В. Чеблаков — 19, Н. Попов — 0); 3. Чехия — 41 (А. Клатовски — 23, Б. Франц — 18, М. Патак — 0); 4. Финляндия — 37 (Я. Ахлбом — 22, Я. Хирвасойя — 15, Я. Монсио — 0); 5. Австрия — 29 (Х.Симон — 17, Ф.Шифер — 11, Э.Валх — 1); 6. Италия — 25 (Л. Раваньяни — 19, Р. дал Боско — 5, Ф. Моззато — 1); 7. Норвегия — 19 (С.-И. Бергерсен — 16, Т. Бастиансен — 3, Г. Лиллетведт — 0).

ЛИЧНЫЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

Каменск-Уральский, 22—23 января. Класс 125 см³: 1. А.Фадеев — 24 очка; 2. А.Зайцев — 21; 3. С.Бабарыкин — 20; 4. М.Карпунин — 17; 5. И.Щебет (все — Каменск-Уральский) — 13; 6. В.Перцев — 12 очков. Новосибирск, 5—6 февраля. Класс 175 см³: 1. В.Коробков (Ленинск-Кузнецкий) — 29 очков; 2. А.Зайцев (Каменск-Уральский) — 27; 3. И.Вузов — 24; 4. С.Кришаненко (оба — Новосибирск) — 22; 5. А.Гришин (Абакан) — 21; 6. П.Чернов (Новосибирск) — 17 очков. Оренбург, 15—16 января. Класс 500 см³: 1. В.Лумпов (Самара) — 29 очков; 2. Ю.Поликарпов — 26; 3. В.Фадеев (оба — Дальнегорск) — 25; 4. А.Балашов — 21; 5. А.Московка (оба — Москва) — 21; 6. И.Яковлев (Ижевск) — 20. Чемпионат в классе 350 см³ не проводился.

КОМАНДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ

Класс 500 см³. Новосибирск, 13 февраля: 1. Красноярский край — 27 очков; 2. Якутия — 23; 3. Курганская область — 18; 4. Новосибирская область — 17; 5. Самарская область — 15; 6. Кировская область — 13.

ДВЕ ЛЮБВИ ЭЛИШКИ ЮНКОВОЙ

Окончание. Начало см. на с. 37

ковой минуту. В Кальтаву-туро разрыв сократился до 42-х секунд. Кампари ехал все медленнее. Удастся ли Элишке вырвать победу? На 52-м километре выяснилось, что нет — пробило прокладку водяного насоса. Пока механик Этьен менял прокладку, Элишка с ведром побежала за водой в ближайшую деревушку. Через шесть минут — Юнкова опять за рулем. Ей удалось проехать лишь семь километров. Проходя 90-градусный поворот, Элишка

в последний момент увидела посреди дороги два больших камня, вывернула руль, но задела задним колесом за один из них. Колесо — вдребезги. Еще минута потеряна на его замену: о призовом месте можно было уже не думать. Потом один из сицилийцев сказал Элишке, что видел того, кто вытаскил на трассу камни. Синьор Флорио загорелся провести расследование, но Юнкова только махнула рукой.

Остановки на последнем круге отбросили ее на пятое место. И тем не менее это был выдающийся результат. Хрупкая женщина дала бой сильнейшим

представителям крупнейших европейских фирм. Ей по праву достался приз лучшего «isolato» (независимого гонщика). Кроме того, Элишка получила награду за лучшее время прохождения второго круга. «Сегодня госпожа Юнкова вошла в историю автоспорта», — сказал Джузеппе Кампари.

Прага спустя несколько дней чествовала королеву руля — только так ее теперь и называли. Трон этот Элишка Юнкова занимала до конца своих дней. А умерла она 5 января 1994 года в возрасте 93 лет.

Спустя два с половиной месяца после сицилийского

триумфа на трассе «Нюрбургринг» погиб Ченек. После этой трагедии Элишка уже никогда не садилась за руль гоночного автомобиля: «Я всегда хотела радовать только мужа».

Потом она еще была замужем, жила в сказочной красоте доме в пражском Старом городе, который не решились отнять у нее коммунистические правители Чехословакии, беспрепятственно выезжала за границу на встречи ветеранов автогонок. Но никто и никогда так и не смог принести ей большего счастья, чем Ченек и гоночный «Бугатти».

ТИМО САЛОНЕН

«Да, конечно, мне хочется победить в «Дакаре», хочется выиграть Кубок мира по марафонским рейдам. Но самая большая моя мечта — вернуться в раллийный чемпионат мира. И выступить там по полной программе за одну из заводских команд. Жаль, но похоже, что этой моей мечте уже не суждено сбыться».

Семь лет назад блестящая карьера Тимо внезапно зашла в тупик. Запрет ФИА группы Б заставил «Пежо» отказаться от участия в раллийном первенстве, а места в единственной сильной «конюшне» — «Лянче» — были уже заняты. Так шестой чемпион мира по ралли оказался в бельгийской команде японского завода «Мазда». Но даже здесь Тимо умудрился выиграть, одержав свою десятую победу на этапах мирового первенства.

Сегодня 42-летний гонщик, впервые севший за руль раллийного автомобиля почти четверть века назад, — член заводской команды «Ситроена», победитель «Ралли Фараонов» и второй пилот-марафонец по итогам Кубка мира прошлого года. Но радоваться этому по-настоящему он так и не научился.

