

АМС

ПЕРВЫЙ РУССКИЙ АВТОМОТОСПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ



НЕПРЕДНА **УБИЙ** ПРИ ОТЯГЧАЮЩИХ



МЕРЕННОЕ

ИСТВО

ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ

**КОРОЛЬ
УМЕР...**



ер. Машина буквально развалилась, а гонщик скончался от тяжелых травм черепа.

вали 23 гонщика. Пять кругов катила вереница, трасса чиста, судейская машина уходит в сторону, и борьба продолжилась.

Лидером сразу стал Сенна. За ним — с отставанием в две сотни метров — Шумахер. На повороте "Тамбурелло", когда скорость была выше 300 км/ч, автомобиль Сенны срывается

с трассы. Вечном счете большую часть кругов лидировал немецкий гонщик.

Бергер недолго находился в числе претендентов на лидерство и сошел уже на 18-м круге. Хилл сразу откатился назад, заехал в ремзону, заменил у своего "Вильямса" носовой обтекатель и снова включился в борьбу. В результате он пробыл с 19-го на 6-е место и при этом показал лучшее время круга.

Аварии как-то заслонили ход гонки. А в ней шла давно не виданная борьба за места в шестерке. На разных стадиях гонки в претендентах на

На скорости 225 км/ч "Джордан" вылетел из поворота "Варианте Басси", коснувшись обочины, взлетел в воздух и трижды перевернулся. Рубенса Барричелло без сознания отвезли в больницу. Это произошло в первый день тренировок, в пятницу.

На подходе к повороту "Ривацца" "Вильямс" Деймона Хилла вылетел с трассы. Это же проделал "Тиррел" Марка Бланделла в "Акве Минерале". А потом их примеру последовал Михаэль Шумахер на "Бенеттоне".

В субботу Роланд Ратценбергер выходил из поворота "Вильнев" на скорости 295 км/ч. Повидимому, из-за вибраций у его "Симтека" разрушилось заднее антикрыло. Автомобиль, лишившись аэродинамической силы, которая прижимала бы задние колеса к дороге, перестал слушаться руля и "выстрелил" в защитный барьер.

Так фатально закончились тренировки перед Большим призом Сан-Марино.

Трасса в Имоле не самая быстрая — скорость лучшего круга на ней 210 км/ч, меньше, чем в Барселоне, Сильверстоуне и Спа, а тем более в Хоккенхайме и Монце. Однако на прямых участках Бергер на "Феррари" показал в этом году 335,4 км/ч. Скоростные повороты — "Тамбурелло", "Вильнев", "Варианте Альта" — гонщики проходят на шестой передаче, на пределе сцепления с дорогой. При этом машина испытывает боковое ускорение в 4—4,5 g (величины земного притяжения). Космонавты при старте космического корабля испытывают перегрузки до 8 g. Не забудем, однако, об их специальной экипировке — противоперегрузочных скафандрах — и многих месяцах тренировок.

Воскресенье началось удручающе. На старте заглох двигатель "Бенеттона" Юрки-Ярви Лехто. "Лотос" Педро Лами, набрав скорость, врезался в стоящий автомобиль. На трассу и трибуны полетели колеса, куски машин. Восемь зрителей получили ранения.

Тут же перед публикой появился "запевала" — судейский автомобиль, который обычно ведет вереницу гонщиков на прогревочный круг. Пока на трассе наводили порядок, вслед за ним, сохраняя те места, на которых они шли, следо-

с дорожки и вылетает за обочину к бетонной стене. На его пути — ни отбойников, ни сетки, ни барьеров из связанных старых покрышек. "Вильямс" ударился в стену по касательной, сорвал лобовой обтекатель, оторвал переднее правое колесо вместе с рычагами, сточил торец правого заднего колеса, потерял с него шину и остановился. Такие аварии были часты за последние годы и заканчивались разрушением ходовой части. Гонщики отделялись ушибами.

На этот раз судьба распорядилась иначе. Трехкратный чемпион мира получил тяжелую травму черепа и вечером скончался.

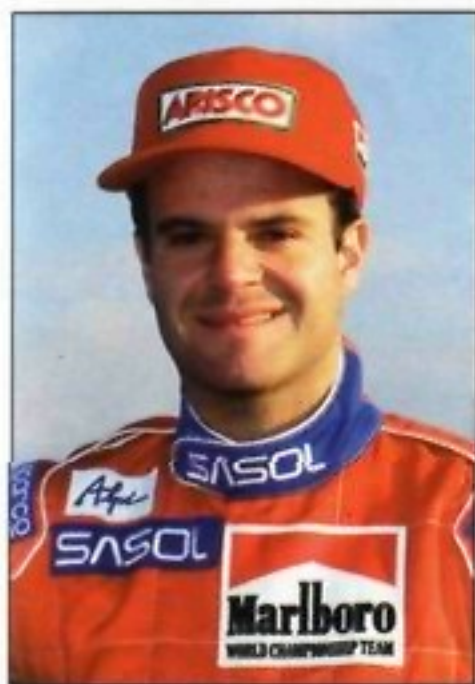
Пока шла эвакуация пострадавшего и уборка обломков, гонка была остановлена. При повторном старте, как предписывают правила ФИА, если участники до остановки гонки прошли более двух кругов, дистанция укорачивается на три круга. Так и сделали.

И снова на старте чехарда, из борьбы выбывает Эрик Кома. Лидером стал Бергер, потом Шумахер. Было время, когда Хаккинен вел гонку. Но в ко-

очки побывали Джанни Морбилелли, Кристиан Фиттипальди, Хайнц-Харальд Френтцен.

А за несколько кругов до финиша произошло еще одно ЧП. Микеле Альборето поспешил с выездом из ремзоны, где ему заменяли колеса. Одно еще не было закреплено, как гонщик рванул с места. Заднее правое колесо взвилось в воздух и травмировало механика "Феррари". Еще двух механиков и сотрудника "Лотоса" ранил своим "Минарди" Альборето.

Наутро все газеты сообщили о трагических гонках в Имоле на первых страницах. Римская "Коррере делло Спорт" — "Они убили Сенну". Парижская "Интернешнл Геральд Трибюн" — "Смерть возвращается в формулу 1". Миланская "Ла Нотте" — "Убийство в Имоле". Болонская "Иль



Постель Карлино — “Остановите уничтожение”. Президент Италии недоумевал, почему гонка не была отменена. Министр обороны выступил против безжалостного убийства гонщиков, сравнив чемпионат с поединком гладиаторов. Стали раздаваться голоса, что изначальная причина аварии Сенны — следствие запрета Международной автомобильной федерацией (ФИА) активной подвески колес. Упрекали Федерацию и в том, что трасса в Имоле не отвечает требованиям безопасности. Мнений много и притом противоречивых. А тем временем итальянская полиция для расследования арестовала обломки машин Сенны и Ратценбергера, закрыла доступ на территорию автодрома, завела уголовное дело против его владельцев.

У полиции суд нескорый. ФИА вынесла свой вердикт уже 4 мая, через три дня

не всем.

— Я не уверен, что с позиции спортсмена это верный путь. Боюсь, что мы не дорожим человеческими качествами гонщика. У меня такое чувство, что вклад водителя в результат соревнований уменьшается, — так говорил Айртон Сенна два года назад. С сезона 1994 года “электронная помощь” решениями ФИА объявлена вне закона. В частности, так называемая активная подвеска колес. Она сохраняла неизменным просвет между днищем автомобиля и дорогой, независимо от того, идет ли машина на повороте, тормозит или разгоняется. Таким образом достигается постоянство аэродинамической щели под автомобилем. Аэродинамическая сила, прижимающая автомобиль к дороге, складывается из взаимодействия с потоком воздуха передних (30% от суммарной величины), задних (35%) антикрыльев и спойлеров и остальных элементов кузова (35%). “Вклад” аэродинамической щели составляет немалую долю от последних 35%. Активная подвеска, сохраняя неизменным положение корпуса машины относительно дороги, заставляла колеса довольно



Через девять минут Айртон Сенна в последний раз увидит зеленый свет стартового светофора.

превратил автомобили Ф1 в настоящие “костотрясы”, сделав их для водителей еще менее комфортными (если вообще это определение применимо к гоночным автомобилям). После тренировок в Бразилии Сенна, обсуждая свойства “пассивной” подвески колес, высказал такое мнение: “Новые правила сделали езду более жесткой. С “электронной” подвеской ездить было легче, комфортабельней, ... кроме тех случаев, когда она переставала работать! Теперь машиной труднее управлять и труднее настраивать. Заставить ее правильно работать — сложная, боевая задача. Особенности трудности предстоят в дождь, на мокрой трассе”. Шумахер дополнил Сенну: “Прежде было возможно

для данной трассы, а теперь приходится искать компромиссы”. В этой связи неплохо вспомнить, как было оборудовано место гонщика в прошлогоднем “Вильямсе-FW15”. Под правой рукой у водителя находились три маховичка. Один изменял характеристики передней подвески, другой — задней, третий — распределял усилие между передним и задним стабилизаторами поперечной устойчивости. На щитке приборов — такие же многопозиционные маховички, управляющие противобуксовочным устройством и антиблокировочной системой в приводе тормозов. И еще на спицах рулевого колеса — две кнопки, которыми регулировалась высота кузова относительно дороги в зоне передних и задних колес.

В ходе тренировок и гонок водитель должен был по нескольку раз на каждом круге всеми маховичками подстраивать (как радиоприемник) поведение машины.

после катастрофы. Мы вернемся к нему чуть позже. А пока давайте разберемся в причинах аварий. Тем более, что все три случая — с Барричелло, Ратценбергером и Сенной — накладывают на один стержень — отсутствие активной подвески колес якобы скоропалительно запрещенной ФИА. Но вернемся во времена, когда такая подвеска колес вместе с другими системами и устройствами, управляемыми электроникой, применялась на гоночных автомобилях нескольких команд. Эти новинки тогда нравились

плавно обтекать неизбежные волны покрытия на трассе. Правда, в пределах хода колес — что-то около 15—20 мм. Получалась как бы езда на очень быстроходном карте, но с очень эластичной рамой (как известно, на картах подвески колес нет). Отказ от активной подвески

сто процентно настроить автомобиль



Иными словами, значительный сектор его внимания на протяжении двухчасовой гонки занимала постоянная регулировка. Просчет с каждой — в лучшем случае потеря секунды-двух на круге, в худшем — “экскурсия” за обочину.

Можно предположить, что теперь одни сложности работы гонщика сменились другими. А перестройка в стереотипах поведения не дается так быстро, особенно в начале сезона. Но ведь все команды проводили предварительные испытания в Эшториле, Сильверстоуне, Имоле? Правильно, но они должны были выявить в первую очередь недостатки автомобилей, собранных в очень сжатые сроки. Машины “Вильямс-FW16” были готовы лишь в феврале, и в центре внимания испытаний, конечно же, находилась доводка новой машины, а вживание в нее гонщика невольно оказывалось

делом второстепенным.

“Вильямсы” — осмелюсь выдвинуть такую гипотезу — оказались к началу сезона сырыми машинами. Новое заднее антикрыло бипланной конструкции с V-образной нижней плоскостью, создает на высокой скорости большее, чем на модели FW15, прижимающее усилие. К этому и стремился главный конструктор Патрик Хед. Но “вклад” переднего антикрыла оказался мал. Необходимое соотношение сил было нарушено, и Хед без конца экспериментировал с углами атаки, высотой расположения и профилем переднего антикрыла. Он искал какие-то резервы в нюансах формы днища, особенно его передней части, в измененной геометрии передних колес. И недаром, как сообщила за день до гонок “Гадзетта делло Спорт”, механики “Вильямса” спешно доставили из Дидкота в Имолу новые но-

совые обтекатели с антикрыльями, а также измененные днища и нижние рычаги передней подвески.

Зачем? В четверг на пресс-конференции в отеле “Шератон” Сенна охарактеризовал свой автомобиль так: “Когда ведешь его на пределе сцепления, он запросто готов изменить направление движения, улететь с трассы”. Великий гонщик подчеркнул, что желаемые характеристики поведения “Вильямса” на дороге инженеры команды хотят получить, экспериментируя с... новыми носовым обтекателем и днищем.

Дурной характер FW16 проявился с самого ее рождения. После первого этапа в Бразилии Хилл говорил: “Несколько раз на одном из крутых поворотов я уходил напрямую, потому что не мог удержать машину. Айртон дал еще одно подтверждение трудностям, которые ощутил я, когда по-

шел в занос и остановился за 15 кругов до финиша. Я мог ему посочувствовать, потому что этот автомобиль на каждом круге был на грани выхода из-под контроля”.

Безусловно, Сенну очень раздосадовали и этот случай на бразильской трассе “Интерлагос”, и сход из-за аварии на первом круге в Японии. Поэтому в на пресс-конференции он точно выразил свои намерения: “С Имолы — новая жизнь. Здесь — новая точка отсчета. Трудно, но возможно. Придется сочетать большой объем работы с механиками и инженерами “Вильямса” и “Рено”, чтобы сделать самые выгодные изменения в конструкции — машина должна быть лучше всех и быть тщательно сбалансирована”.

С таким убеждением максималист Сенна, показавший, несмотря ни на что, лучший результат на тренировках, вышел

Перед началом сезона в формуле 1 было трое австрийских пилотов — Герхард Бергер, Роланд Ратценбергер, Карл Вендлингер.



НИКИ ЛАУДА,
трехкратный чемпион мира **Ф1:**

— Сенна был лучшим из пилотов, которых я знаю. Он умел на трассе все.

АНДРЕА ДЕ ЧЕЗАРИС,
пилот **Ф1:**

— В Имоле есть два смертельных поворота. И об их существовании организаторам было известно.

ДЖАНКАРЛО МИНАРДИ,
владелец команды:

— Долгие годы нам сопутствовала удача. Теперь мы расплатились за это разом.



Зимой Деймон Хилл заявил, что поборется с Сенной за высший титул. Сенны больше нет. Но, похоже, шансов на чемпионство от этого у англичанина не прибавилось.

на старт своего 161-го Большого приза.

“Трудно, но возможно”... Директор “Мак-Ларена” Рон Деннис утверждал: “Айртон всегда каким-то образом извлекал из машины максимум возможного. Он позже других входил в поворот и всегда чувствовал, где он и где все остальные находятся на трассе”. Его “Вильямс” лежал на траве с оторванными носовым обтекателем и правым передним колесом. Повреждения автомобиля были не такими уж серьезными, капсула безопасности вокруг гонщика осталась нетронутой. Таких аварий у Сенны было немало. Вспомним, что минувший год только в Имоле он в ходе тренировок “улетал” пять (!) раз. На этот раз авария оказалась фатальной.

У Сенны — тяжелая травма черепа. Шлем остался цел. Отлетевшая при ударе в стену часть подвески разбила прозрачный

козырек и раздробила лоб гонщика.

Попадание обломка в голову, а не в обтекатель машины, — конечно, случайность, хотя и трагическая. А причина аварии — случайность или закономерность, учитывая все сказанное выше о FW16? Закономерность, если принять во внимание заявление гонщика о новой точке отсчета, и нервное состояние гонщика после катастрофы с Ратценбергером.

Именно это дало козырь в руки ФИА, сделавшей оперативное заключение о причинах гибели трехкратного чемпиона мира (160 стартов в течение 11 сезонов, 41 победа): “Ошибка гонщика в управлении автомобилем”.

После финиша Михаэль Шумахер, который перед аварией следовал за Сенной в двух сотнях метров, отметил, что бразилец не совершал ошибки. Действительно, в этом случае Шумахер отметил бы ее в соз-

нании, чтобы воспользоваться...

Так что же произошло? Слово Шумахеру: “Я не знаю, что случилось с Сенной. Его машина поймала две или три неровности и вылетела с трассы. Я, однако, должен добавить, что с первого круга он выглядел очень нервным, и у него были некоторые трудности с контролем над автомобилем на предыдущем круге”.

Весьма вероятно, что максимализм гонщика и сырая конструкция “Вильямса” стали причиной аварии. А если бы у автомобиля была активная подвеска? То же самое. Как язвительно констатировал Хилл: “Без активной подвески вы не чешете часами в затылке, прикидывая, что же делает компьютер с машиной”.

Сенна погиб от черепной травмы, а не из-за отсутствия “думающей” подвески. И Ратценбергер, который вообще никогда не ездил на автомобилях с

такой подвеской, тоже погиб от черепной травмы. Нынче деформируемые структуры, капсулы безопасности, защитные дуги, системы пожаротушения в большинстве случаев предохраняют гонщика от травм при аварии. Но его голова и шея не защищены от летящих колес, обломков, они легко подвержены травмам, когда машина переворачивается. И в этом — взаимосвязь последствий от аварий, которые произошли в Имоле с Барричелло, Ратценбергером и Сенной.

Мы немало говорили о последствиях, но еще несколько слов — о причинах. В смерти Ратценбергера “виновато” заднее антикрыло. В случае с Барричелло причина аварии осталась неясна. Но последствия всех трех катастроф не были бы столь тяжелыми, если бы владельцы трассы в Имоле оборудовали ее в наиболее опасных местах дополнительными защитными барьерами. На “хо-

ХУАН-МАНУЭЛЬ ФАНХИО,
пятикратный чемпион мира Ф1:

— Своей ездой Айртон вселял в меня уверенность, что с ним ничего не может случиться.

МАКС МОСЛИ,
президент ФИА:

— Водители хотят иметь быстрые машины. Безопасные машины их не интересуют.

АЛЕН ПРОСТ,
четырежды чемпион мира Ф1:

— К несчастью, те, кто пишут правила, никогда не сидели за рулем “формулы 1”.

довых" поворотах "Тамбурелло" и "Вильнев" отсутствовали защитные сетки, зоны с песком или вспаханной землей. Представитель ФИА Мартин Уитейкер утверждал, что проверка трассы в Имоле комиссией Федерации показала, что она отвечает требованиям безопасности. Но как вяжутся его слова с параграфами соответствующих требований ФИА (Приложение "О" к Международному спортивному кодексу ФИА) и отсутствием сеток, зон и др.? Когда аналогичная претензия относительно причин, почему отсутствовало это оборудование, была предъявлена президенту ФИА Максиму Мосли, он по-чиновничьи парировал: "Несомненно, причины есть, но я не такой специалист (кто же тогда "такой"? — авт.), чтобы назвать, что за причины". И добавил: "Ни один гонщик даже не заявил мне: "Я думаю, трасса в Имоле опасна". ФИА оперативно рассмотрела итоги гонок в Имоле, в своем пресс-релизе сообщила о принятых решениях относительно безопасности в ремзоне, сокращения скоростного потенциала автомобилей, повышения безопасности трасс. В за-

ключение Федерация декларировала, что "последние события дадут толчок исследователям в деле повышения безопасности в формуле 1, которые все время непрерывно ведутся ФИА как часть ее широкомащтабной программы повышения уровня безопасности в международном автомобильном спорте". Достойная формулировка — как чиновник чиновнику.

Но какие же конкретные меры в самом деле нужны?

ПЕРВОЕ. Аэродинамические устройства за последние четверть века позволили резко повысить скорость прохождения поворотов. Если в 1968 году, только появившись, они позволяли движение на закруглениях трассы с боковым ускорением 1,2 g, то сейчас достигнут уровень в 4 g. При торможении на прямых участках эти величины составляют соответственно 1,5 и 4,5 g. Очевидно, что прогресс гоночной техники приведет к дальнейшему росту этих показателей.

Чем больше аэродинамическое прижимающее усилие, тем более тяжелые последствия может иметь временное, даже мгновенное его сокращение (подскок машины на неровно-

3 этап		Гран-при Сан-Марино.			
1 мая, Имола, 58 кругов, 292,32 км.					
1. М. Шумахер	D	Benetton B194	2	1:28.28,642	
2. Н. Ларини	I	Ferrari 412T1	6	—54,942	
3. М. Хаккинен	SF	McLaren MP4/9	8	—1.10,679	
4. К. Вендлингер	A	Sauber C13	10	—1.13,658	
5. Ю. Катаяма	J	Tyrrell 022	9	— 1 кр.	
6. Д. Хилл	GB	Williams FW16	4	— 1 кр.	
7. Х.-Х. Френтцен	D	Sauber C13	7	— 1 кр.	
8. М. Брандл	GB	McLaren MP4/9	13	— 1 кр.	
9. М. Бланделл	GB	Tyrrell 022	12	— 2 кр.	
10. Дж. Херберт	GB	Lotus 107C	20	— 2 кр.	
11. О. Пани	F	Ligier JS39B	19	— 2 кр.	
12. Э. Бернар	F	Ligier JS39B	17	— 3 кр.	
13. К. Фиттипальди	BR	Arrows FA15	16	— 3 кр.	

Сошли круг	Место на старте: Причина:			
49 А. де Чезарис	I	Jordan 194	21	авария
44 М. Альборето	I	Minardi M193B	15	авария
40 Д. Морбиделли	I	Arrows FA15	11	мотор
37 П. Мартини	I	Minardi M193B	14	авария
27 Д. Брэбхэм	AUS	Simtek S941	24	авария
23 Б. Гашо	F	Pacific PR01	25	мотор
17 О. Беретта	F	Larrousse LH94	23	мотор
16 Г. Бергер	A	Ferrari 412T1	3	сошел
5 А. Сенна	BR	Williams FW16	1	авария
5 Э. Кома		F Larrousse LH94	18	сошел
0 П. Лами		P Lotus 107C	22	авария
0 Ю.-Я. Лехто	SF	Benetton B194	5	авария

Не прошел квалификацию			
П. Бельмондо	F	Pacific PR01	1.27,881

Не стартовали:			
Р. Барричелло	BR	Jordan 194	14.57.323
Р. Ратценбергер	A	Simtek S941	1.27.584

"Поул-позишн": 1.21,548; Лучший круг: Хилл (10) — 1.24,335 (215,142 км/ч).

Личный зачет: 1. Шумахер — 30 очков; 2—3. Барричелло, Хилл — по 7; 4—5. Бергер, Ларини — по 6; 6—9. Алези, Хаккинен, Катаяма, Вендлингер — по 4; 10. Фиттипальди — 3. Командный: 1. Benetton — 30; 2. Ferrari — 16; 3—4. Jordan, Williams — по 7; 5. Sauber — 6; 6—7. McLaren, Tyrrell — по 4; 8. Arrows — 3; 9. Larrousse — 1.



стях, попадание в "аэродинамическую тень" от впереди идущего автомобиля, поломки). Аварии Ратценбергера и в известной степени Сенны подтверждают это. Так почему не отказаться вообще от аэродинамических устройств, жестко дав им определение в технических требованиях ФИА? Да, этот отказ приведет к резкому сокращению средних скоростей. Но кто из сотысячной толпы зрителей (а роль спектакля, зрелища в гонках формулы 1 год от года растет) оценит на глаз улучшение времени прохождения круга даже на 5—7 секунд?

ВТОРОЕ. Необходимо предусмотреть защитные трубчатые каркасы над местом гонщика, чтобы предохранить его голову и шею от повреждений. Их размеры, площади свободных проемов для входа и выхода из машины можно четко регламентировать и легко проверять. Лет 35 назад защитные дуги, пришедшие из американского автомобильного спорта, казались странными и неуме-

стными на машинах Ф1. Но это было полезное с точки зрения безопасности новшество, как и введение за последнее время так называемой капсулы безопасности — структуры, в которой находится гонщик. Ее создание и проведение специальных лабораторных испытаний когда-то казалось делом трудноосуществимым. Каркас, защищающий голову и шею гонщика, — конструкция несложная, но она должна быть неотъемлемой частью вышеназванной капсулы и подвергаться таким же испытаниям.

ТРЕТЬЕ. Снижение мощности двигателей. Запрет на турбонаддув не остановил гонку мощностей, и она будет продолжаться, несмотря ни на какие ограничения. Важно найти нужный момент, чтобы сдержать ее. Сейчас, похоже, такой момент настал. Как ограничить? Можно снизить рабочий объем. Можно ввести шайбу, ограничивающую поступление воздуха в систему питания. Есть и такой путь, как ограничение количества двигателей,

используемых командой на каждом этапе, или ограничение числа механиков, занимающихся в ремзоне автомобилями (и моторами!) команды. Последнее ограничение заставит создать моторы более надежные и менее форсированные.

Но какие бы меры не предлагались, полезно в конечном итоге снизить максимальную скорость. Кроме всего прочего, как это ни покажется странным, такой шаг пойдет на пользу зрелищности соревнований. Автомобили, проносящиеся на прямых участках мимо трибун на скорости 300 км/ч, просто невозможно разглядеть, не говоря уж об их стартовых номерах. Только на поворотах, где скорость заметно ниже, удастся следить за ходом борьбы. Возможно, что машины, идущие на прямых участках со скоростью около 200 км/ч, могут зрительно восприниматься значительно лучше, чем сверхстремительные современные болиды. Но в связи с этой проблемой находится следующий вывод.

ЧЕТВЕРТОЕ. Гоночные трассы сегодня чересчур скоростные, и из шестнадцати лишь на четырех средние скорости заметно меньше 200 км/ч: Монако, "Хунгаро-ринг", Аделаида, Донингтон. Постройка или поиск новых трасс должны быть ориентированы прежде всего на тихиходные. В случае применения бетонных ограждений необходимо между ними и обочиной трассы предусмотреть один или два ряда защитных сеток либо отбойников. Иначе трасса почти полностью или частично превращается в подобие дорожки гигантского бобслея. С той разницей, что скорости неизмеримо выше.

Трагические события в Имоле ускорили создание, вернее, воссоздание ассоциации профессиональных гонщиков, которая делегировала в ФИА для защиты своих интересов Н. Лауду, Г. Бергера, М. Шумахера и К. Фиттипальди. Этот орган сможет сыграть роль профсоюза, который будет жестко оговаривать условия труда своих членов перед администрацией ФИА и владельцами трасс.

Он должен будет решающим образом влиять на безопасность автодромов, организацию работ в ремзонах, медицинское обслуживание, а также на решение проблем, касающихся безопасности и технических требований к автомобилям.

Имола

Л. ШУГУРОВ

ВАМ ХОЧЕТСЯ ЗРЕЛИЩ?

Телезрителям России не повезло. Они познакомились с формулой 1 в 1992 году, когда чемпионат мира превратился, по существу, в бенедикс одной команды. Мэнселл-Патресе, Мэнселл-Патресе, Мэнселл-Патресе — этап за этапом экраны заполняли синие и желтые цвета "вильямсов". Более скучный сезон был разве что в 1988-м, когда доминировали "мак-ларены".

Прошлый год не намного отличался — вновь "вильямсы" были на голову выше остальных. Это несколько пресноватое зрелище, прямо скажем, отпугнуло от автогонок не одного потенциального болельщика.

Еще более чутким оказался "зрительский барометр" на Западе. Избалованные бескомпромиссными схватками с непредсказуемым финалом 70-х — начала 80-х годов, тамошние поклонники Ф1 высказали свое отношение к "формуле Вильямс" ногами — посещаемость Гран-при стала снижаться. В 1992 году она впервые за несколько лет упала ниже полутора миллионов, год назад болельщиков стало еще меньше — 1 375 000. Причем самым тревожным симптомом были полупустые трибуны Имолы и Донингтон-Парка. А ведь Италия и Англия по праву считаются самыми "гоночными" державами. Жители Апеннин и Британских островов любят автоспорт и хорошо в нем разбираются.

Столь красноречивые факты не могли пройти мимо хозяев "большого цирка" формулы 1. Всеми правами на телетрансляции в этом виде спорта владеет Федерация конструкторов формулы 1 (FOCA). Ее президент Берни Экклстоун недаром славится прекрасным бизнесменом. Он сразу понял — так дальше продолжаться не может, нужно немедленно подстегнуть остальные команды, обуздав в то же время лидеров. Иначе бизнесу "хитрого Берни", который совсем недавно упустил такой желанный кусок пирога, как Гран-при США, угрожали убытки.

Выход нашелся при помощи Макса Мосли, нынешнего президента ФИА, а прежде делового партнера, если не сказать — близкого друга Экклстоуна. Летом прошлого года было объявлено, что формула 1 превращается в состязания по автотельному спорту — машиной управляет не пилот, а компьютер из боксов. Достижения электроники — проливали на весь мир горячие слезы Экклстоун и Мосли — до безобразия облегчают управление машиной, нивелируя мастерство пилотов. Кроме того, не был забыт и "социальный" мотив — бедные команды никогда не догонят богатых, а те, финансируемые табачными и автомобильными гигантами, в свою очередь уходят все дальше в области разработок новых технологий.

Что же делать? Да очень просто — электронике надо запретить! И тогда не будет богатых и бедных, и тогда мы увидим подлинное мастерство пилотов, и тогда будет напряженная бескомпромиссная борьба. И тогда потекут в формуле 1 молочные реки в кисельных берегах...

Демагогичность всех этих басен была очевидна. Достаточно вспомнить, что в июне прошлого года, когда ФИА впервые закатила истерику с запретом электроники, лишь одна команда не обладала ни активной подвеской, ни противобуксовочной системой, ни полуавтоматикой в трансмиссии. А помните, как мучился с "Мак-Лареном" Майкл Андретти? Гонщику,

безусловно талантливому, понадобилась дюжина гонок, чтобы только-только приноровиться к автомобилю, который, по-Мосли, сам привозит седока к финишу. Что же до "принцев и нищих", то самый большой бюджет в Ф1 вовсе не у "Вильямса" или "Мак-Ларена", как можно судить по их победам на протяжении последних полутора десятков лет, а у "Феррари". А когда в Маранелло в последний раз праздновали победу в чемпионате мира? 15 лет назад.

Однако, немного повозмущавшись, большинство недовольных притихли — президент ФИА быстро объяснил "кто в доме хозяин". Несогласных из числа конструкторов и менеджеров пообещали отлучить от формулы 1 вместе с их командами. И на пишущую братию управа нашлась быстро — осенью прошлого года среди национальных федераций ФИА распространила циркуляр, в котором предлагалось сообщать в Париж фамилии всех журналистов, кто нелегально отзывается о действиях Международной федерации.

"Спектакль гарантирован", — так во французской газете "Аргюс" начиналась статья, посвященная открытию нового сезона. Активная подвеска запрещена. Антипробуксовочное устройство запрещено. Усилитель рулевого управления запрещен. Антиблокировочная система запрещена. Зато разрешена дозаправка во время гонки, десятью годами раньше поставленная вне закона из-за крайней опасности, которой грозит эта операция жизни пилотов и механиков. Но ведь она так зрелищна! И дает дополнительный шанс отстающим! Кому как не Берни Экклстоуну знать об этом, ведь именно он вместе со своим тогдашним главным конструктором Гордоном Марри и внедрил эту американскую придумку в Ф1. В 1983 году трюк с дозаправкой помог Нельсону Пике стать чемпионом мира.

Зрелищ, зрелищ! — словно требовали все. И предвкушали более равную борьбу. Напрочь забывая при этом недавнюю историю. Между тем, вспомнив начало восьмидесятых, когда был запрещен граунд-эффект, можно сделать вывод: запреты, тем более нечетко сформулированные, приносят не равные шансы для всех, а исключительные — самым хитрым и изобретательным. И опять — кому не знать об этом, как все тому же господину Экклстоуну. В 1981 году они с Марри и Пике обманули весь мир, придумав хитрую подвеску, не нарушавшую букву запрета, но издевавшуюся над его духом.

Что же мы получили в новом сезоне? Два этапа — две победы Шумахера и полное преимущество "Бенеттона". На телеэкране видно, что эта машина проходит повороты значительно быстрее всех остальных. В роковом "Тамбу-релло" Шумахер шел на 313 км/ч. Это быстрее, чем "сумасшедший Найдж" Мэнселл на "Вильямсе" с активной подвеской два года назад! Сенна видел это. И попытался прибавить. Но машина, лишенная активной подвески, не сумела удержаться на трассе. И великий бразилец после смерти был во всеуслышание назван неумехой. Господами Мосли и Экклстоуном.

Российским телезрителям повезло. Во всяком случае тем, кому хотелось зрелищ — их есть у ФИА.

А. МЕЛЬНИК

МЫ РИСКУЕМ РАДИ ИМИДЖА

Еще в конце 1991 года, когда над чемпионатом мира по гонкам на выносливость стали сгущаться грозные тучи, разговоры о приходе в Ф1 знаменитого лионского льва стали любимой темой автоспортивных журналистов. И в самом деле, такое решение французов выглядело бы логичным. За два с лишним года участия в мировом раллийном первенстве на счету "Пежо" — 16 выигранных этапов и два чемпионских титула. Затем последовали 11 побед в ралли-рейдах самого разного калибра. Не менее удачен оказался и выход на "кольцо" — семь побед на этапах плюс два триумфа в Ле-Мане и чемпионское звание.

Ну, а уж когда в крышку гроба чемпионата спортивных автомобилей ФИСА вколотила последний гвоздь, все и подавно стало ясно: для "Пежо" в автоспорте остался лишь один путь — формула 1.

Но вдруг "Пежо-Тальбо-Спорт" покинул отец всех побед в чемпионатах мира последних лет Жан Тодт. А тон официальных заявлений частной корпорации не допускал, казалось, и мысли о вторжении в Ф1.

Многие еще не успели погоревать по этому поводу, как осенью прошлого года состоялось подписание контракта "Мак Ларен-Пежо".

Что же в конечном итоге повлияло на решение французов? Возможно, предлагаемая вам беседа с вице-президентом "Пежо" Фредериком Сен-Журом и боссом "Пежо-Спорт" Жаном-Пьером Жабурем расставит точки над "i".

— Как к приходу "Пежо" в Ф1 отнеслись люди компании?

Фредерик Сен-Жур:

— "Пежо" с давних пор участвует в гонках. Так что нынешний наш шаг вызвал огромный энтузиазм и... облегчение у всего персонала компании. Энтузиазм — понятно, ведь формула 1 — настоящий высший свет автогонок. Облегчение же — потому что у нас были проблемы с финансированием проекта. Поговаривали, будто "Пежо" забрасывает свою спортивную программу якобы

" П Е Ж О "



Фредерик Сен-Жур:
"Автогонки для нас — часть культуры компании, решение задач будущего".

из-за плохого положения дел. Надеюсь, сегодня всем стало ясно, что это не так: участие в чемпионате мира показывает способность "Пежо" идти впереди, справляться со сложнейшими задачами.

— И все же сегодняшняя экономическая ситуация, особенно в автоиндустрии, действительно неблагоприятна. Считаете ли вы свой проект оправданным?

— Участие "Пежо" в гонках высочайшего уровня никогда не зависело от каких-либо проблем. Автоспорт для нас — это благоприятный имидж, часть культуры компании, решение задач будущего. Это помогает нам увеличивать продажи автомобилей "Пежо" по всему миру. Ну а трудности нынешнего времени заставили нас отказаться от планов создания автомобиля Ф1 целиком.

— Лучшего партнера, чем "Мак-Ларен", трудно и поже-

лать. Как вы оцениваете сотрудничество с Уокингом?

— Оглядываясь на спортивные успехи "Пежо" в прошлом, все ждот от нас немедленных результатов. Мы счастливы, что завязали партнерские отношения с такой высокопрофессиональной командой, как "Мак-Ларен". Опыт показывает, что результатов Рон Деннис добивается довольно быстро. А это означает, что и мы скоро сможем получить "дивиденды".

— Какие надежды вы связываете с нынешним сезоном в Ф1?

— "Пежо" бросает вызов командам, много лет участвовавшим в чемпионате мира и доказавшим свои способности спустя всего три месяца после первого испытания своего мотора. Поэтому пока мы хотели бы сделать все, чтобы автомобили "Мак-Ларен-Пежо" смогли финишировать в максимальном количестве Гран-при.

Если это станет возможным, мы напомним о более высоких результатах, чем просто доезд до финиша. Будет великолепно, если пилот команды в течение сезона сможет оказаться на пьедестале. Правда, Деннис более амбициозен — он считает вероятными победы на этапах уже в нынешнем году. Мы осторожнее в прогнозах, потому как далеки от мысли, что этого легко добиться. Нам еще предстоит многому научиться. Но в 1995-м мы обязаны достичь по-настоящему хороших результатов. Если же они придут раньше, значит, все мы работали очень и очень хорошо.

— Какие задачи решало спортивное отделение "Пежо" в рамках подготовки к чемпионату мира?

Жан-Пьер Жабур:

— В начале у нас было два проекта — разработка пятиклапанного и четырехклапанного моторов. Первый из них в теории имеет преимущество, однако на практике он преподнес неприятные сюрпризы. Когда они стали очевидными — с момента первых же испытаний — я по-

просил главу наших инженеров Жана-Пьера Боди ускорить доводку четырехклапанного мотора. По плану мы должны были завершить работу над ним только в мае, а справились к началу марта.

— **Что показало сравнение характеристик двух двигателей?**

— Четырехклапанник лучше. И дело не только в лошадиных силах. На испытательном стенде учитываются различные параметры работы.

— **Интересно, почему мотор с пятью клапанами на цилиндр именуется А4, а с четырьмя — А6?**

— Так как пятиклапанный двигатель получил индекс А4, то следующий — четырехклапанный — должен был называться А5. Во избежание путаницы я решил более не использовать в индексах нечетные цифры. По-

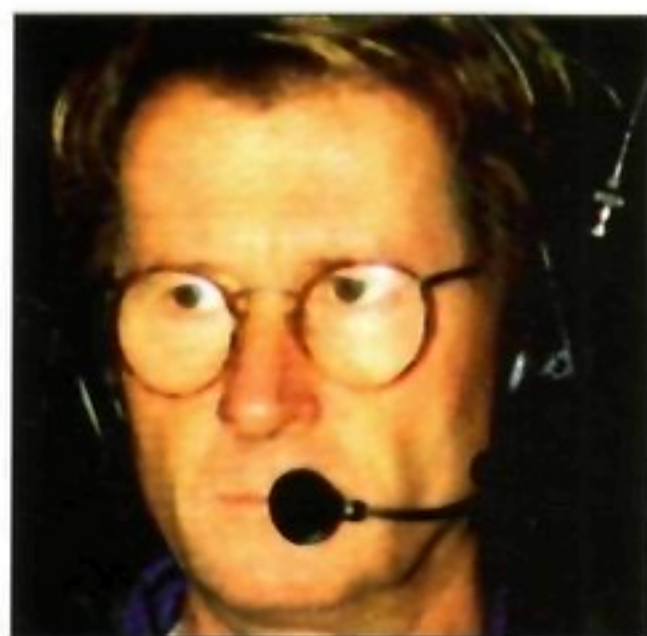
тому новая версия известна как А6.

— **У команды Боди было не много времени, чтобы выяснить поведение мотора А6 до начала первенства...**

— Да, мы шли на риск, используя А6 уже на Гран-при Бразилии. Мы знали, что модификация А4 может пройти почти 600 км без поломок. А четырехклапанник еще не был так изучен: до старта чемпионата он прошел всего 120 километров на машинах Проста и Хаккинена в Эшто-риле. Двигатель показал такой же уровень надежности, как и А4, но был быстрее.

— **Не велик ли риск использовать новую модификацию столь рано?**

— Вся наша программа — это риск!

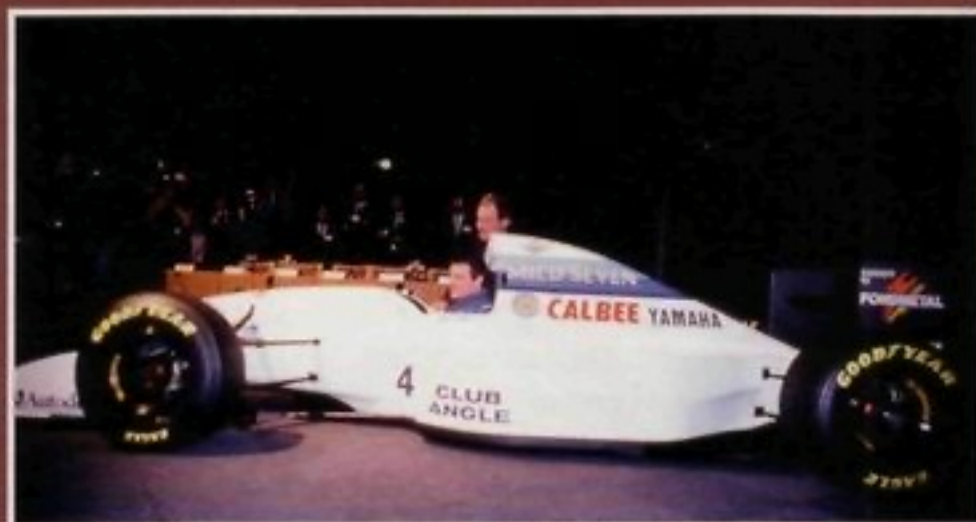


Жан-Пьер Жабуй: "Вся наша программа — это риск!"





"Вильямс-FW16-Рено"
 Владелец Фрэнк Вильямс
 Менеджер Иан Харрисон
 Конструкторы Патрик Хед, Эйдриэн Ньюн



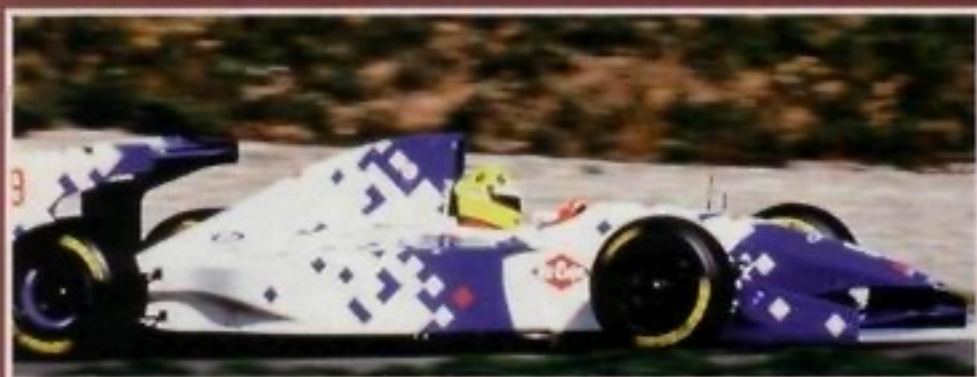
"Тиррел-022-Ямаха"
 Владелец Кен Тиррел
 Менеджер Руперт Манаринг
 Конструкторы Харви Постлтуэйт, Жан-Клод Миш



"Бенеттон-B194-Форд"
 Владелец Лючано Бенеттон
 Менеджер Флавио Бриаторе
 Конструктор Росс Браун



"Мак-Ларен-MP4/9-Пежо"
 Управляющий директор Рон Деннис
 Менеджер Дейв Райан
 Конструктор Нил Оутли



"Эрроуз-FA15-Форд"
 Управляющий директор Джеки Оливер
 Менеджер Джон Уикэм
 Конструктор Алан Дженкинс



"Лотос-107С-Муген/Хонда"
 Управляющий директор Питер Коллинз
 Менеджер Пол Басси
 Конструкторы Питер Райт, Крис Мэрфи



"Джордан-194-Харт"
 Владелец Эдди Джордан
 Менеджер Тревор Состер
 Конструкторы Стив Николз, Гэри Андерсон

П Р Е Д С Т А В Л Я Е М



"Ларусс-LH94-Форд"
Владелец Жерар Ларусс
Менеджер Филипп Лолу
Конструкторы Мишель Тету, Тино Белли



"Лижье-JS39B-Рено"
Владелец Лючано Бенеттон
Менеджер Дэни Хинденхо
Конструктор Жерар Дюкаруж



"Феррари-412T1"
Президент Лука ди Монтеземоло
Менеджер Жан Тодт
Конструкторы Джон Барнард, Густав Брюннер



"Пасифик-PR01-Илмор"
Владелец Кейт Уиггинс
Менеджер Кейт Уиггинс
Конструктор Пол Браун



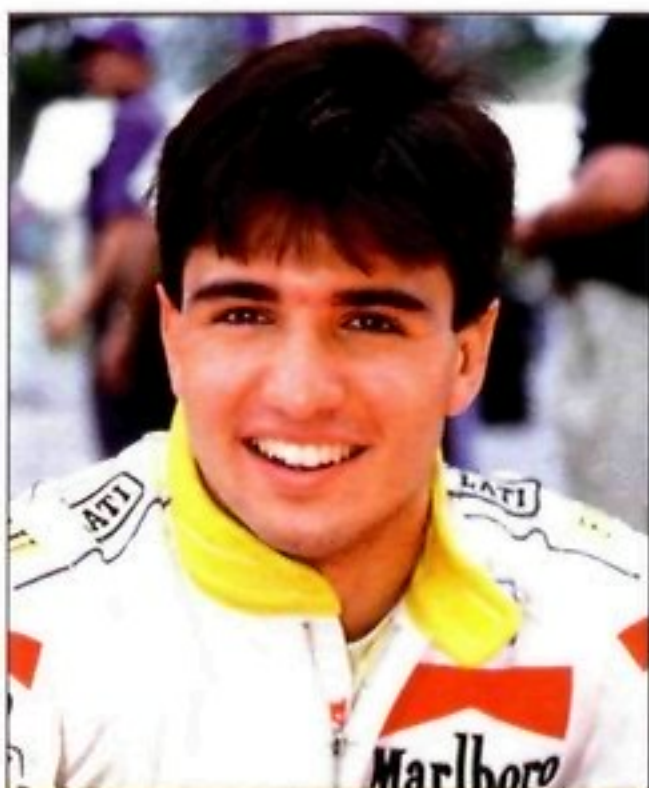
"Минарди-M193B-Форд"
Владелец Джанкарло Минарди
Менеджер Ренато Кьяпуччи
Конструктор Альдо Коста



"Заубер-C13-Илмор/Мерседес-Бенц"
Владелец Петер Заубер
Менеджер Кармен Зигер
Конструкторы Лео Рисс, Андре де Кортанз



"Симтек-S941-Форд"
Владелец Ник Уирт
Менеджер Фред Роджерс
Конструкторы Ник Уирт, Карл-Хайнц Гольдштейн



В ОЖИДАНИИ НАСЛЕДСТВА

Кристиан Фиттипальди

Дата рождения: 18 января 1971 го-
да

Место рождения: Сан-Паулу,
Бразилия

1985 год: победитель соревнова-
ний по картингу "Юниор кап" в
Ле-Мане

1987 год: 6-е место в чемпионате
мира по картингу

1988 год: вице-чемпион Бразилии
в формуле "Форд 2000"

1989 год: чемпион Бразилии в Ф3
3-е место в чемпионате Южной
Америки в Ф3

1990 год: чемпион Южной Амери-
ки в Ф3

4-е место в чемпионате Великоб-
ритании Ф3

1991 год: чемпион Международно-
го первенства Ф3000

(2 победы, "Рейнард-91D-Муген")

1992 год: первый старт в Ф1, Гран-
при ЮАР, "Минарди-191B"



Дикий рев высокооборотных двигателей, казалось, нисколько не смущал двухлетнего мальчугана, черные глазенки которого были прикованы к несущимся по трассе "формулам". "Посмотри, сынок, — поясняла карапузу мама. — Это машина дяди Эмерсона, а вот проехал папа".

Согласитесь, трудно не со-
блазниться автогонками, если

дед у тебя автоспортивный журналист, отец — участник 36 Гран-при, а дядя — двукратный чемпион мира. К тому же родители и не пытались оградить малыша от ревущих моторов. Словом, дело жизни мужчин рода Фиттипальди стало и его, Кристиана, призванием. Однако, как ни странно, гоночная карьера “Фитти-младшего” протекала отнюдь не так легко и просто, как у других отпрысков гоночных “звезд”. Его знаменитая фамилия не только не служила ему золотым ключиком, открывающим все двери по дороге в высший гоночный свет, напротив — поначалу она даже препятствовала стремлениям чемпионского племянника.

Автодром “Интерлагос”, 1979 год. Детские состязания по картингу. Кристиан отличался от других мальчишек разве что “отцовской” раскраской своего шлема (желтые капли на темно-зеленом фоне). Он не меньше сверстников нервничал и переживал перед стартом. Но все оказалось напрасным: кто-то узнал отца Кристиана и немедля выдал судьям семейную тайну — “Фитти-младшему” не было еще девяти лет, и, стало быть, выходить на старт он не имел права. Рыдающий племянник чемпиона был позорно изгнан с легендарной трассы.

“Удар для Кристиана был ужасным”, — вспоминала его мама Сьюзи. Но после этого инцидента мальчишка лишь еще больше увлекся картингом. Это само по себе было не просто — возню с четырехколесным другом приходилось совмещать с учебой, забрасывать которую — вот уж где родители были строги и категоричны — ему никто не позволял. Папа с мамой стеной вставали на пути сына к карте, по-



куда парнишка не предъявлял им свой дневник. А уж тем более, если тот был расцвечен неудовлетворительными отметками.

Возможно, именно в тех детских годах — истоки самостоятельности Кристиана, привычка полагаться лишь на собственные силы, не оглядываясь на титулы и состояние семейства Фиттипальди.

Как бы то ни было, Кристиан стал одним из немногих отпрысков знаменитых личностей, кто честно преодолел все барьеры на пути в элиту. Да еще к тому же обойдя на этом этапе гоночной карьеры своего знаменитого дядю. В 17 лет — возраст, когда Эмерсон лишь принимал свой первый официальный старт в соревнованиях по картингу, — его племянник уже стал вице-чемпионом Бразилии по гонкам формулы “Форд-2000” в команде своего отца.

В следующем сезоне Кристиан за рулем более серьезного болида участвует в южно-

американском первенстве Ф3. И — о, сладкий миг реванша! — на злосчастном “Интерлагосе”, где десятью годами раньше “Фитти-младшему” указали на дверь, он завоевал свою первую победу. Лишь из-за двух досадных сходов в итоговом протоколе первенства Кристиан опустился на третью строчку.

Здесь и далее вы заметите, что ни в одном из чемпионатов он не задерживался дольше, чем на сезон. И на следующий год, как когда-то его отец с дядей, Кристиан отправился повышать свое гоночное образование в Европу.

Сначала на Британское первенство — наиболее престижное из соревнований Ф3. Примечательно, что там он очутился в “конюшне “Вест Сэрри Рэйсинг Тим”, которая среди прочих дала путевку в жизнь Айртону Сенне. Кристиан не уронил авторитета команды — победа в Донингтон-Парке, второе место в Сильверстоуне и четвертая итоговая позиция в первом же сезоне! Хотя, по правде говоря, “бразильский волшебник” выступал в британской Ф3 успешней, вчистую выиграв с первого захода. Тогда Кристиан решил остаться в Англии еще на годик. Однако, проведя несколько “дежурных” тестов автомобиля Ф3000, Фиттипальди двинулся дальше.

Весной 1991-го Кристиан предстал во всем блеске на международном первенстве Ф3000 за рулем “Рейнарда” команды “Пасифик”. Вторые места в Валлелунге и По предшествовали первой победе в Хересе. Кристиан поднимался на подиум в Муджело, Брэндс-Хэтче и Ле-Мане. А одержав победу в финальной гонке чемпионата, “Фитти-младший”

стал в 20 лет самым молодым его победителем за всю историю и переплюнул достижение дяди, который в 1970 году был только третьим в формуле 2. Но главное, тот триумф стал для Кристиана пропуском в мир первой формулы.

Племянник знаменитого "Эмо" был обречен на то, что его достижения постоянно сравнивали с успехами великого родственника. И пока дело не дошло до формулы 1, этот заочный семейный матч складывался в пользу младшего Фиттипальди. Однако в высшем гоночном свете прогресс его оказался не столь впечатляющим.

Позади три сезона — срок, который понадобился Эмерсону, чтобы стать чемпионом, а в активе Кристиана нет даже одного призового места на этапе. Впрочем, некоторое опоздание не стоит, пожалуй, объяснять недостатком таланта. Дело,

скорее, в другом — за двадцать лет Ф1 претерпела серьезнейшие изменения.

Вспомните, во времена Джеки Стюарта и Эмерсона Фиттипальди большинство "формул" обладало близкими техническими характеристиками, так что побеждал прежде всего гонщик, а не его автомобиль.

Сегодня же три, максимум четыре команды в "королеве автоспорта" могут рассчитывать на победы. Арифметика проста: в "генералах" ходят шесть—восемь пилотов, удел же "младшего офицерского состава" — сделать все возможное и невозможное, чтобы обратить на себя внимание "генштаба". А это пока у Фиттипальди толком не выходит.

Конечно, попав в "Минарди" — далеко не самую перспективную команду Ф1, — Кристиан вряд ли мог рассчитывать на побитие семейных рекордов: 14 побед в Гран-при и

два чемпионских титула. Вообще, сколько-нибудь серьезных результатов ожидать не приходилось. Но что еще хуже, с того самого момента, когда Джанкарло Минарди впервые увидел Кристиана в действии — на гонке Ф3000 в Валеллунге, — он, похоже, рассматривал бразильца из знаменитого гоночного рода как своеобразную приманку для спонсоров.

Итальянец не сомневался — те не останутся равнодушными к громкой фамилии его пилота. Минарди было известно и то, что сам Эмерсон Фиттипальди работал консультантом в корпорации "Крайслер". Джанкарло верно смекнул, что подобным образом можно заручиться поддержкой филиала американцев — "Ламборгини".

"В течение ближайших четырех—пяти сезонов Кристиан сможет завоевать чемпионский титул. Мы все сделаем для этого!" — громогласно заявил



итальянец на званом обеде у вице-президента "Крайслера" Франсуа Кастанжа.

Вместе с тем буквально весь штат "конюшни" из Фаэнцы "стелился" перед "Фитти-младшим", раздавая ему комплименты, которые, однако, учитывая мягкий и общительный характер бразильца, были вполне заслужены.

"С 1976 года я работал не менее, чем с пятьюдесятью пилотами, но ни один не пленил меня, как Кристиан", — это слова инженера "Ламборгини" Алена Маркэ. Секрет же его обаяния, по мнению другого инженера "Минарди" Рикардо Дивилы, — в наследственности: "В 19 лет я работал с Эмерсоном, а сегодня я нахожу в Кристиане черты его дяди. Я еще прекрасно помню, как этот сорванец путался под ногами своего отца Вильсона и Эмо на всех брифингах и пресс-конференциях — нет сомнения, он многое понял тогда".

Как и предполагал Минарди, "Крайслер" клюнул. Было подписано соглашение о поставке моторов "Ламборгини" для Фаэнцы. Однако одно очко Фиттипальди в сезоне-92 (тогда, между прочим, Кристиан стал единственным новичком, получившим зачетные очки) явилось причиной расторжения итало-американского альянса.

Тогда-то, очевидно, и появилась первая трещина в отношениях между Минарди и его пилотом. В прошлом сезоне Фиттипальди на пару с Фабрицио Барбаццей завоевали для Фаэнцы семь зачетных очков — наивысшее достижение за всю историю существования "Минарди". Тем не менее обом вскоре указали на дверь. Барбацце — после того, как иссякли его спонсорские деньги.

Сезон-93 был лучшим для Кристиана Фиттипальди и команды "Минарди".



За две гонки до конца чемпионата настал черед и Кристиана. Джанкарло разорвал контракт со своим "первым номером", с которым еще так недавно "желал сотрудничать как можно дольше". Шефа привлекли деньги бесперспективного, но богатого Жана-Марка Гунона — гонщика, которого поддерживало французское министерство по делам молодежи.

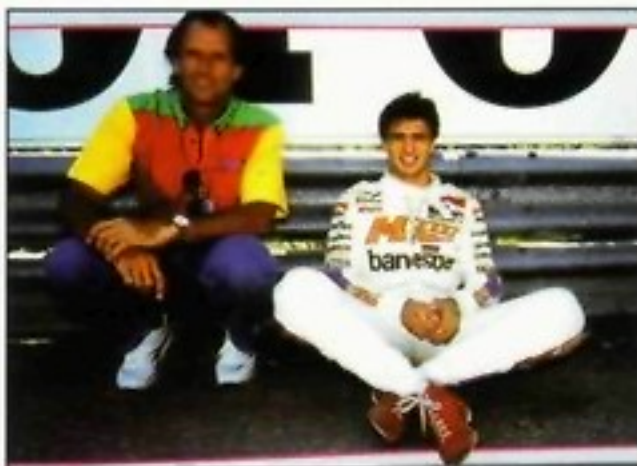
Кто знает, возможно, излишняя коммерциализация Ф1 и мешает наследнику гоночной славы семейства Фиттипальди

нард" в нынешнем сезоне — самый большой бюджет за всю историю. Уж не за прошлогодние ли успехи Кристиана Джанкарло Минарди привалили такие деньги?!

Впрочем, не будем забывать,



Авария на тренировке Гран-при Франции в июле 1992 года заставила Кристиана пропустить четыре этапа чемпионата.



Самый молодой в истории формулы 3000 победитель европейского первенства Кристиан Фиттипальди рядом со своим знаменитым дядей.

развернуться в "королеве автоспорта". Ведь и в нынешнем сезоне его перспективы в команде "Эрроуз-Форд" не выглядят оптимистично.

Английская "конюшня" растеряла почти всех спонсоров, а вместе с ними упустила и очень неплохой мотор "Муген-Хонда". Напротив, у "Ми-

что Кристиану всего-навсего 23 года, а мир Ф1 быстро меняется. Немаловажно и то обстоятельство, что давние виды на бразильца имеет — кто бы вы думали? — Рон Деннис. А еще два года назад уругваец Александро Вальдес, директор маркетинга "Филип Моррис" в Бразилии, утверждал, что Кристиан — вторая по значимости фигура для компании после Сенны.

Так что, думается, у Кристиана Фиттипальди все еще впереди.

М. МЕДВЕДЕВ

1974

1 этап - Буэнос-Айрес, 53 круга/316,304 км; 2. "Интерлагос", 32/254,720; 3. Кялами, 78/320,112; 4. Харама, 84/285,936; 5. Нивеллс, 85/316,540; 6. Монте-Карло, 78/255,684; 7. Андерсторп, 80/321,440; 8. Зандвоорт, 75/316,950; 9. Дижон, 80/263,120; 10. Брэндс Хэтч, 75/319,500; 11. "Нюрбургринг", 14/319,690; 12. "Остеррайхринг", 54/319,194; 13. Монца, 52/300,560; 14. Моспорт, 80/316,480; 15. Уоткинс Глен, 59/320,547.

В зачет шли 13 лучших результатов. Первая цифра в колонке - место на старте, вторая - на финише этапа; с - сход по техническим причинам; а - авария; * - не финишировал, но получил зачетное место; ф - финишировал, но не получил зачетное место; нс - не стартовал; д - дисквалификация; прочерк - не участвовал в Гран-при;

2 - лучшее время прохождения круга в гонке.

Все автомобили, кроме "Феррари" и BRM, оснащены двигателями "Косворт".

	RA	BR	ZA	E	B	MC	S	NL	F	GB	D	A	I	CDN	USA	
	13.01	27.01	30.03	28.04	12.05	26.05	9.06	23.06	7.07	20.07	4.08	18.08	8.09	22.09	16.10	
1 Эмерсон Фиттипальди (В)	3	10	1	5	7	4	3	4	1	13	5	9	4	3	3	55
2 Клей Регациони (СН)	2	3	5	2	6	с	3	2	1	4	2	4	с	2	2	52
3 Йоди Шектер (ЗА)	12	с	14	12	8	8										
	"Тиррел-006"															
4 Ники Лауда (А)	8	2	3	с	116*	1	1	3	2	1	с	3	с	1	с	45
5 Рони Петерсон (S)	1	13	4	6	16	а										38
	"Феррари-312B3"															
6 Карлос Рейтманн (РА)	6	7	2	7	4	1	6	а	24	с	8	а	10	с	12	32
7 Денис Хьюм (NZ)	10	1	11	11	9	9	8	6	12	6	12	а	12	с	9	20
8 Джеймс Хант (GB)	5	с	18	9												
	"Лотос-72D"															
9 Патрик Депайе (F)	15	6			14	с	10	10	9	а	7	с	6	3	6	15
	"Лотос-76"															
	"Тиррел-006"															
	"Тиррел-005"															
	"Тиррел-007"															
10 Майкл Хейлвуд (GB)	9	4	7	5	12	3	17	9	13	7	10	а	11	с	4	14
Жако Икс (В)	7	с	5	3												12
	"Мак-Ларен-М23"															
	"Лотос-72 D"															
12 Карлос Пасе (BR)	11	с	12	4	2	11	14	13	8	с	18	а	24	с		
	"Сертис- TS16"															
	"Брэбхэм- BT42"															
	"Брэбхэм- BT44"															
13 Жан-Пьер Бельтуаз (F)	14	5	17	10	11	2	11	с	7	5	11	а	13	с	16	11
14 Жан-Пьер Жарье (F)	16	а	19	с												10
	BRM P160E/P201															
	"Шэдоу- DN1"															
	"Шэдоу- DN3"															
Джон Уотсон (GB)	20	12	15	с	13	с	15	11	19	11	23	6	14	11	13	6
	"Брэбхэм- BT42"															
16 Ханс-Йоахим Штук (D)	23	с	20	с	7	5	13	4	10	с	9	а				5
17 Артуро Мерцарио (I)	13	с	9	с												
	"Марч-741"															
	"Изо- IR01"															
	"Изо- IR02"															
	"Изо- IR03"															
18 Грэм Хилл (GB)	17	с	21	16	18	12	19	с	29	8	21	7	15	6	19	4
Том Прайс (GB)	-	-	-	-	нс											1
	"Лола- T370"															
	"Токен- R01"															
	"Токен- RJ02"															
	"Шэдоу- DN1"															
	"Шэдоу- DN3"															
Витторио Брамбилла (I)	-	-	19	10	(9)нс		31	9	15	а	17	10*	15	11	16	1
Брайан Редман (GB)	-	-	-	-	21	7	18	18*	16	а	-	-	-	-	-	1
Гай Эдуардс (GB)	25	11	25	с	-	-	к	21	12*	26	8	18	7	14	с	1
Дэвид Хоббс (GB)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Марио Андретти (USA)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Йохен Масс (D)	18	с	10	15	17	с	18	с	26	с	17	нс	22	с	20	с
	"Парнелли- Джонс- VPJ4"															
	"Сертис- TS16"															
	"Мак-Ларен- M23"															
Хоуден Генли (NZ)	19	8	13	с	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
	"Марч-741"															
Том Белсо (DK)	-	-	27	с	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	"Маки- F101"															
Рикки фон Опель (FL)	26	нс	-	-	к	-	-	-	21	8	-	-	-	-	-	
	"Изо- IR01"															
	"Изо- IR02"															
Анри Пескарولو (F)	21	9	22	13	21	18	20	12	15	а	27	с	20	9	23	8
Дитер Квастер (А)	-	-	-	-	24	с	22	с	к	-	20	9	23	8	к	
Крис Амон (NZ)	-	-	-	-	23	с	-	-	19	с	-	-	19	с	24	с
	BRM P201															
Тим Шенкен (AUS)	-	-	-	-	25	14*	23	10	24	а	-	к	-	-	25	с
	"Тройан- T103"															
	"Лотос- 76"															
Хельмут Койнигт (А)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	"Брэбхэм- BT42"															
	"Сертис- TS16"															
Дерек Белл (GB)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Рольф Штоммелен (D)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Верн Шуппан (AUS)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	"Лола- T370"															
	"Энсайн- MN174"															
	"Энсайн- MN02"															
Марк Доноху (USA)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Иан Шектер (ЗА)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	"Пенске- PC1"															
	"Лотос- 72 E"															
	"Хескет- 308"															
Ричард Робартс (GB)	22	ф	24	14	23	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	"Брэбхэм- BT44"															
	"Изо- IR01"															
Эдди Кизан (ЗА)	-	-	-	-	24	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Гийс ван Леннеп (NL)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Франсуа Миго (F)	24	с	23	17	25	15	22	с	30	14	-	-	-	-	-	
	BRM P160E															
	BRM P201															
Иан Ашли (GB)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	"Токен- RJ02"															
	"Брэбхэм- BT42"															
Майк Уалдз (GB)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	"Марч- 731"															
	"Энсайн- MN174"															
	"Энсайн- MN02"															
Жак-Анри Лаффит (F)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Тедди Пилетт (В)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Дейв Чарльтон (ЗА)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Питер Ревсон (USA)	4	а	6	с	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Падди Драйвер (ЗА)	-	-	-	-	26	с	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Жерар Ларусс (F)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Лео Киннумен (SF)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Рейне Висель (S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Бертиль Росс (S)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Питер Гетин (GB)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Элпи Витцелз (CDN)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Жозе Дюлем (F)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Жан-Пьер Жабуй (F)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	"Брэбхэм- BT42"															
	"Сертис- TS16"															
	"Изо- IR01"															
	"Сертис- TS16"															
Дейвид Парли (GB)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Джон Николсон (NZ)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Лелла Ломбарди (I)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Карло Факетти (I)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	"Токен- RJ02"															
	"Линкар- 009"															
	"Брэбхэм- BT42"															
	"Брэбхэм- BT42"															



работу АБС еще более явно. А теперь проделайте все это на вираже — что довольно неосторожно даже для меня — и вы убедитесь, насколько уверенно управляете БМВ. Это, несомненно, самый безопасный мотоцикл из всех, на которых я ездил. Если уж вы ухитрились кувырнуться вместе с ним, обвиняйте только себя! Рулевая геометрия просто исключительна: вылет — не меньше 111 мм, а угол наклона рулевой колонки — 29 градусов. Это обеспечивает исключительную стабильность при скоростном прохождении плавных виражей, но из-за этого же “Боксеру” не хватает проворности. Мотоцикл не так-то легко переложить со стороны на сторону: виноват в этом и излишний вес — 216 кг сухой массы — столько же, сколько у четырехцилиндрового 1200-кубового “Триумф-Дайтона”.

Другие недостатки? Только очень небольшие — например, подвешенный на резиновых сайлент-блоках руль заметно подается в ваших руках, если вы полностью используете замечательные тормозные возможности мотоцикла и ваш вес перемещается на руки. Тот факт, что руль установлен на сайлент-блоках, а не жестко, как на прежних оппозитных моделях, выдает наличие некоторой вибрации. Это само по себе довольно странно, поскольку оппозитные двухцилиндровые двигатели теоретически хорошо сбалансированы. Впрочем, это ни в коем случае не раздражает — скорее сообщает ему некоторую индивидуальность.

Указатель уровня топлива мог бы быть посимпатичнее, маленькие “бардачки” на обтекателе язык не поворачивается назвать перчаточными ящиками — они подходят лишь для того, чтобы бросить туда несколько монет. А установленные на руле зеркала, хотя и достаточно эффективны, все же весьма неуклюжи. Облицовка, конечно, обтекаемая, а вместе с передним крылом создает прижимающую силу — эффект, достигнутый с помощью продувок в аэродинамической трубе. Но сомневаюсь, что она сможет защитить плечи водителя в непогоду.

Машина, уверен, не разочарует никого — кроме разве что наиболее консервативных поклонников марки. Новый БМВ обещает богатые и незабываемые впечатления водителю. Как “Дукати”, “Харлей” или трехцилиндровый “Триумф”, БМВ-R1100RS предлагает уникальную перспективу мотоциклетного наслаждения. Но только он может подарить вам уверенность в том, что мотоцикл спроектирован из расчета на будущие ограничения уровня шума и выброса вредных веществ, сознание того, что вы управляете мотоциклом, выпускать который будут в следующем столетии. БМВ миновал важную веху, обозначив “Боксером” новый путь в мотоциклетной технике, продемонстрировав уникальную смесь традиций и авангарда.

А. КАТКАРТ
Фото К. ЭДЖА



Рижский велотрек, 1949 год. П. Соколов ведет своего подопечного к очередной победе. На роль лидеров выбирались мотоциклисты могучего телосложения, способные хорошо чувствовать возможности партнера. Соколова не зря называли королем велотреков: за его огромной фигурой создавалось напряжение, и велосипедист мог долго мчаться с максимальной скоростью.



Мода на прохождение некоторых участков трассы мотокросса в боевом снаряжении, в том числе с противогазом на голове, продержалась у нас очень долго. И в 70-е годы ЦК ДОСААФ СССР старался придать дополнительную военную специфику даже прикладным техническим видам спорта. Заставляли стрелять и метать гранаты авто- и мотомногоборцев, других представителей моторных соревнований. Разве что спидвей и мотокросс избежали учебных боевых маневров.

Чемпионат СССР по линейным мотогонкам в сентябре 1948 года на 23-м километре Минского шоссе. Отдельно от общей шеренги спортсменов стоят чемпионы предыдущего сезона (слева направо): Владимир Карнеев (500 см³, "Рудж"), Халида Кылыкеева (350 см³, "Матчлесс"), Евгений Грингаут (350 см³, Иж-350С), а также судья при участниках П. Соколов. Карнеев пока защищает цвета "Динамо", а Грингаут — "Трудовых резервов", но оба вскоре окажутся в команде ВВС.



Предвоенный снимок. Уже тогда спортсмены Вооруженных Сил имели выходную спортивную форму. Колонна, которую возглавляет П. Соколов направляется на Красную площадь для парада физкультурников в честь Первого Мая.

Пожалуй, наиболее сложным и изнурительным соревнованием был командный мотокросс вокруг Москвы на дистанцию в 200 километров, проведенный в 1947 году. Большинство участников использовали иномарки. На старте — команда "Трудовых резервов", номер 54 — известный в то время гонщик В. Кулаков в американском танковом шлеме.





Мотокроссы на 100 километров и больше проводились вплоть до середины 50-х годов и зимой. Вот типичная амуниция спортсменов в таких соревнованиях — танковый шлем, телогрейка и кирзовые сапоги.



Обычная картинка послевоенных мотокроссов под Москвой. "Харлей-Давидсон" безнадежно увяз в водной преграде. Выбраться из трясины ему помогает офицер, а ребята, судя по их так называемой одежде, с удовольствием выполняют роль спасателей любой попавшей в беду машины. На переднем плане — в широченном комбинезоне известный в то время фотолетописец мотоспорта Владимир Довгало, с чьим архивом АМС уже знакомил своих читателей. Снимок сделан в 1948 году.



Прокопий Николаевич Соколов слыл прекрасным селекционером в вело- и мотоспорте. Вот и сейчас ему приглянулись несколько молодых мотоциклистов из разных спортивных обществ. Кто знает, может быть, вскоре после этой беседы многие из них окажутся в его команде.



Генерал-лейтенант Василий Сталин опять чем-то недоволен, хотя и находится в окружении друзей. Сзади командующего ВВС МВО — летчик Борис Морозов, личный приятель генерала, справа — чемпионка страны по велоспорту Мария Максимова. Щелчок фотоаппарата запечатлел их на Тульском велотреке в 1951 году.



Любовь к спорту передавалась от Прокопия Николаевича всем его родным и близким. Дочь Светлана добилась незаурядных успехов в плавательном бассейне, сын Николай стал многократным чемпионом СССР по мотокроссу и кольцевым гонкам. Вот и на этом снимке он лидирует в заезде чемпионата страны 1960 года (класс 350 см³, ИЖ-57К). Но здесь ему досталась бронзовая медаль, впереди оказались ленинградец А. Дежинов и москвич Б. Иванов (оба — на ЭСО).

Еще один родственник Прокопия Николаевича — его зять, муж Светланы, Владимир Григорьевич Шербак — тоже окончил Московский автомобильно-дорожный институт и занимался мотоспортом в вузовской секции под руководством Ирины Озолиной. На снимке он преодолевает трассу Курчатковского кросса в Крылатском на ИЖ-49 (1963 год). Сейчас Владимир Григорьевич — директор Государственной компании "Мосгортранс".



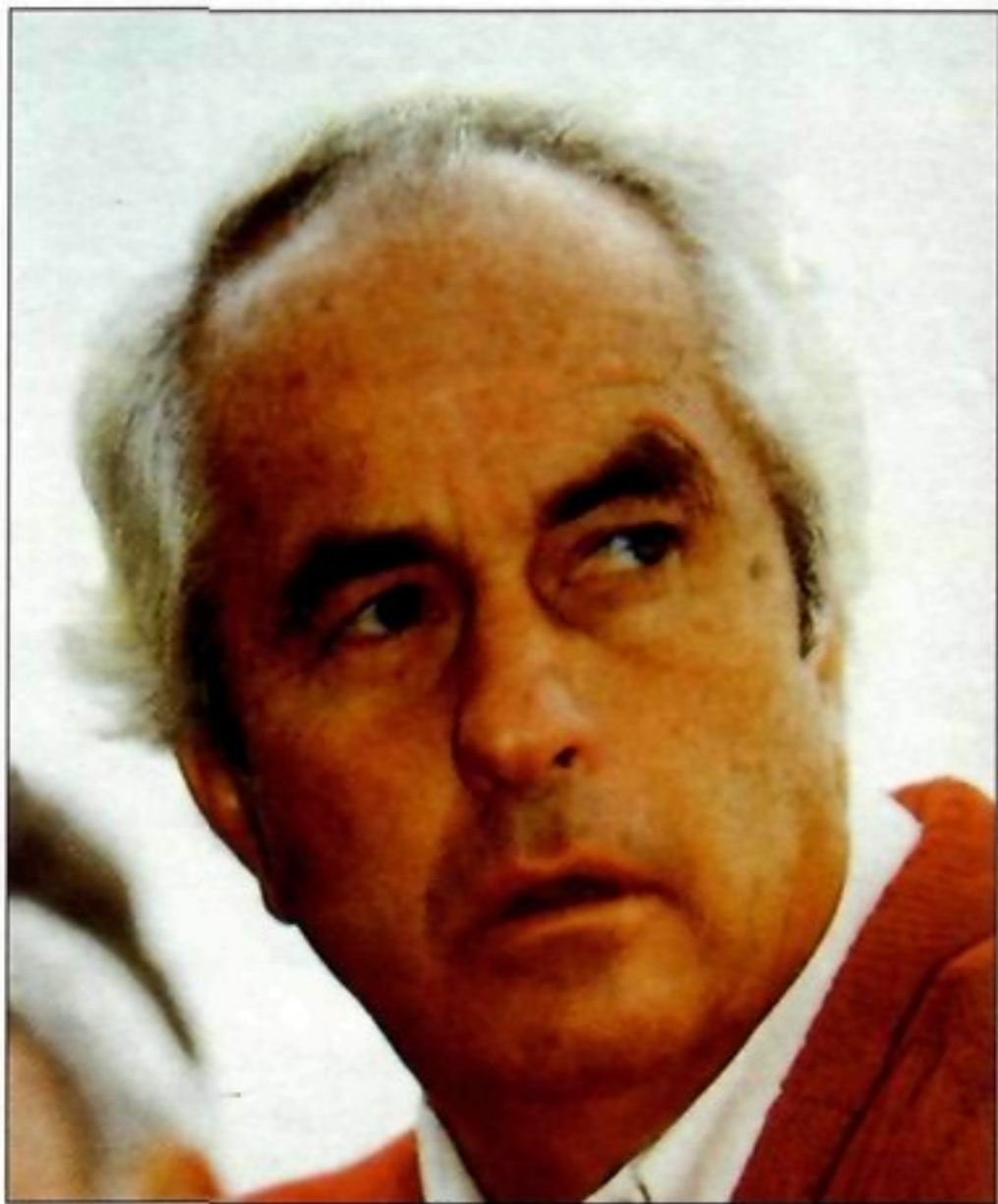
"ВСЕГДА ЧАК НАМДЖ"

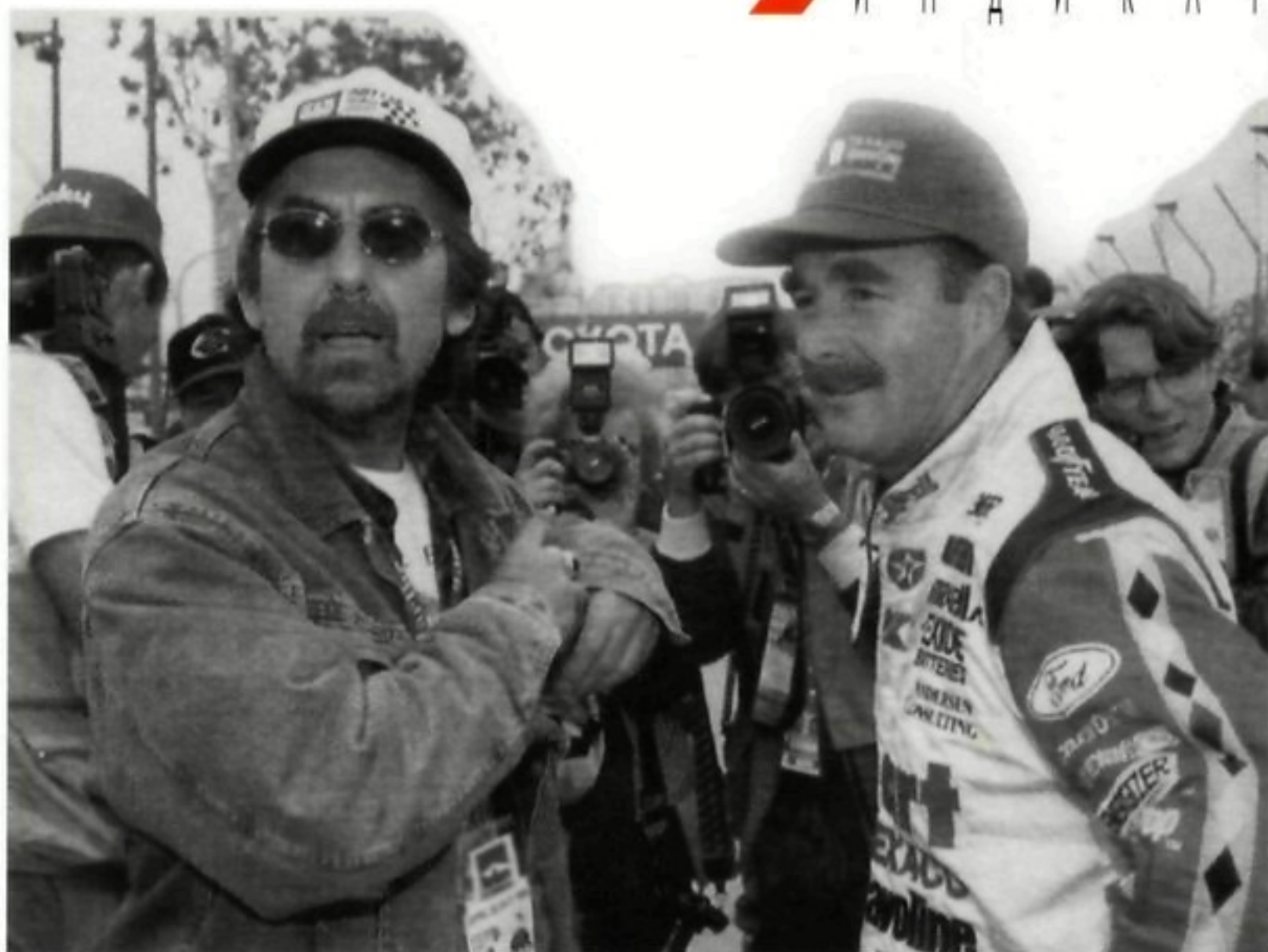
Г Р О Т И В

"БАНДЫ СЕДЬОГО РОДЖЕРА"

Когда почти четыре года назад прекратил свое существование Большой приз США, многие недоумевали. Как же так — один из старейших Гран-при в самой автомобильной стране мира... Причина же была пугающе проста — почти полное отсутствие зрительского интереса. В последнее десятилетие формула 1 превратилась в подобие эдакого интеллектуального "кино не для всех", где результат, да зачастую и сюжет, не так важны. И американцы откровенно заскучали. Тем более, что у них перед глазами была прекрасная альтернатива — крутой боевик с колоритными героями, захватывающей фабулой, непредсказуемым финалом. Речь идет, конечно же, о состязаниях "индикаров".

Роджер Пенске





Два знаменитых англичанина на "Тойота Гран-при" — Джордж Харрисон из прославленной "ливерпульской четверки" и Найджел Мэнселл.

"Вторая серия" самого популярного ежегодного американского гоночного вестерна по традиции снимается на фоне декораций Дальнего Запада. Финикс, столица Аризоны — полтора столетия назад суровые пионеры и алчные золотоискатели боролись здесь с индейцами, природой и друг с другом. Нынче времена совсем другие, и на трибунах 1600-метрового трека "Финикс Интернешнл Рэйсуэй" места занимают не отважные шерифы и мрачные личности в стетсонах и кожаных штанах, а респектабельные господа, более трети которых имеют высшее образование, а почти половина — годовой доход выше среднего по стране. И тем не менее неистребимый Дух Дальнего Запада присутствует здесь буквально во всем.

На этот раз больше всех позаботилась об этом сама природа. Второй уик-энд апреля выдался в долине у южного подножия Колорадо жарким и на редкость ветреным. В такие дни Первые Поселенцы сдвигали фургоны в круг и кутали лица платками, пытаясь укрыться от всепроникающей пыли. Гонщикам "Индикар" гораздо труднее: несмотря на то, что их головы укрыты прочными шлемами, им приходится мчаться по треку со скоростью под триста, когда ветер совершенно непредсказуемо меняет свое направление, швыряя на асфальт горсти песка, что и вовсе смертельно опасно.

Год назад именно в Финиксе едва не прервалась только что начавшаяся американская карьера Найджела Мэнселла. Очевидно, помня об этой аварии, чемпион CART появился в Аризоне задолго

до старта. Установив еще в среду лучшее время в неофициальной тренировке, он довольно улыбался: "По сравнению с Австралией мы достигли очевидного прогресса. Но главное — я понимаю теперь, что и почему произошло год назад. И надеюсь не допустить повторения".

Но прошло всего лишь двое суток, и улыбка сошла с лица "весельчака Найджела", как его уже успели окрестить американские журналисты: "Не могу сказать, что я все еще чувствую себя здесь комфортно. Это очень-очень трудный трек". Возможно, так повлияло на англичанина то обстоятельство, что по итогам первого дня квалификации он был только третьим. А может быть, на размышления навела авария Марка Смита. Его "Лола" врезалась в стену на четвертом вираже, и американец угодил в тот самый "Госпиталь Добрых Самаритян", где годом раньше довелось побывать Мэнселлу. К счастью, все обошлось, и Смита в тот же день выписали из больницы, хотя к гонке так и не допустили.

В субботу ветер и жара продолжали испытывать пилотов. А лучше других сумели приспособиться к капризам аризонской весны три "ковбоя" из команды "Пенске" — "маленький Ал" Анзер, бразильский "плантатор" Эмо Фиттипальди и "очкарик из Онтарио" Пол Трейси. "Тренировка напоминала гонки на джэггерах, когда очень важно следить за направлением ветра, — говорил самый младший из них, Трейси. — Только я, выбрав момент, выехал из боксов, а он задул совсем с другой стороны". 25-летнему канадцу повезло — он все же выиграл поединок с ветром, заво-

евав четвертый в своей карьере "поул" и получив за это 10 тысяч долларов от "Малборо". А вот Мэнселлу так и не удалось подняться выше третьей ступеньки. Больше того, когда до окончания тренировки оставалось всего пять минут, он-таки не сумел удержать ма-

Slick-50					
2 этап	Финикс, США			10 апреля	
1. Э. Фиттипальди	BR	Penske PC23 Ilmor	6	1:51.41,615	
2. А. Анзер-мл.	USA	Penske PC23 Ilmor	9	-13.482	
3. Н. Мэнселл	GB	Lola T94/07 Cosworth	3	-1 кр.	
4. С. Юханссон	S	Penske PC22 Ilmor	15	-3 кр.	
5. Дж. Вассер	USA	Reynard 941 Cosworth	11	-3 кр.	
6. М. Грофф	USA	Lola T94/07 Honda	20	-4 кр.	
7. Р. Гордон	USA	Lola T94/07 Cosworth	7	-5 кр.	
8. Р. Боззел	BR	Lola T94/07 Cosworth	5	-5 кр.	
9. С. Шарп	USA	Lola T94/07 Cosworth	13	-6 кр.	
10. А. Фернандес	MEX	Reynard 941 Ilmor	16	-6 кр.	
11. С. Гудмир	CDN	Lola T94/07 Cosworth	10	-8 кр.	
12. Д. Джонс	USA	Lola T94/07 Cosworth	17	-10 кр.	
13. Б. Лазер	USA	Lola T93/07 Chevrolet	25	-10 кр.	
14. Б. Рейкол	USA	Lola T94/07 Honda	22	-12 кр.	
15. М. Гужальмен	BR	Reynard 941 Cosworth	28	-13 кр.	
16. М. Греко	BR	Lola T94/07 Cosworth	18	-20 кр.	
17. Джеф. Андретти	USA	Lola T93/07 Chevrolet	27	-21 кр.	
18. Дж. Пол-мл.	USA	Lola T93/07 Chevrolet	23	-23 кр.	
19. Б. Тилл	USA	Lola T93/07 Cosworth	26	-32 кр.	
Сошли:		Место		Примеч:	
Круг:		на старте:			
162 Майкл Андретти	USA	Reynard 941 Cosworth	12	авария	
156 Марио Андретти	USA	Lola T94/07 Cosworth	4	авария	
146 А. Линдик	NL	Lola T94/07 Ilmor	19	эл. сист.	
62 П. Трейси	CDN	Penske PC23 Ilmor	1		
61 Д. Добсон	USA	Lola T94/07 Cosworth	14	авария	
61 Ж. Вильев	CDN	Reynard 941 Cosworth	2	авария	
60 Т. Фаби	I	Reynard 941 Ilmor	8	авария	
44 Х. Маусита	J	Lola T94/07 Cosworth	21	авария	
26 У.Т. Риббс	USA	Lola T93/07 Cosworth	24	авария	
Длина круга: 1609 м. Кругов: 200. Дистанция: 321,8 км.					
"Поул-позиция": 20,424 (283,612 км/ч).					
Лидеры: Трейси — 1-10; Мэнселл — 11-29; Трейси — 30-62; Гордон — 63; Фиттипальди — 64-141; Анзер — 142-146; Гордон — 147-154; Фиттипальди — 155-200.					
Плей-офф: 29-42, 62-90, 165-174.					



36-летний американец Доминик Добсон оба стартовых этапа чемпионата закончил досрочно.

шину на первом вираже и врезался в стену, "захватив" с собой "Рейнард" автора главной сенсации этого дня канадца Жака Вильнева.

Сыну знаменитого гонщика формулы 1, трагически погибшего двенадцать лет назад за рулем "Феррари", удалось всего лишь во втором в своей жизни "инди"-старте показать второе время в квалификации. Но развить свой успех в гонке он так и не сумел. Ибо в воскресенье аварии продолжались. Сначала не повезло единственному чернокожему гонщику CART Уилли Т. Риббсу. А на 62-м круге произошло то, что телеграфные агентства назвали "самым захватывающим инцидентом с 1980 года". Тео Фаби, на счету которого, между прочим, и победа, и "поул-позишн" в Финиксе, в конце прямой попытался обойти Хиро Мацуситу. Но правое переднее колесо "Лолы" японца задело за левое заднее "Рейнарда" итальянца, и оба автомобиля врезались в стену в третьем вираже. Лидер гонки Трейси не

сумел избежать столкновения, и все три автомобиля застыли между третьим и четвертым поворотами. Через несколько мгновений в бок машины Мацуситы на полном ходу влетел "Рейнард" Вильнева, разрезав ее пополам. В довершение же всего в обломки многострадальной "Лолы" въехал Доминик Добсон.

Только спасатели разгребли завалы на трассе, а чудом уцелевшие пилоты едва успели прийти в себя, как в том же самом месте лопнул тормозной диск у машины Марио Андретти. А сзади мчался красный "Рейнард" его сына Майкла: "Я вошел в поворот и заметил большое облако пыли. А потом меня словно накрыла песчаная буря. Я ничего не видел и кого-то прилично стукнул. Не знаю, кто это был, но удар получился будь здоров".

Отскочившее переднее колесо "Рейнарда" оказалось на пути Скотта Гудыра. Могучий удар подбросил его в воздух, и, перелетев через ограждение, колесо

упало прямо на палатку с сувенирами и кока-колой на трибуне. В результате трое зрителей пострадали, отделавшись, к счастью, небольшими царапинами.

Чемпион "Всемирной серии" удачно избежал всех этих коллизий. Правда, ему не повезло во время "пит-стопа" — в боксах неожиданно заглох мотор, что стоило Мэнселлу круга отставания. И все же не коварство трека Финикса, не аризонские жара и ветер стали главными соперниками Найджела. Всерьез взялись за англичанина парни из команды Роджера Пенске.

Вице-чемпион CART Фиттипальди и Анзер-младший не позволили ему приблизиться меньше чем на круг. Лишь неудача Трейси помешала всегда сосредоточенно-серьезному хозяину "конюшн" из Пенсильвании увидеть на пьедестале почета 200-мильной "Слайк-50" всех своих пилотов. Но уже через неделю три красно-белых автомобиля возглавили стартовый лист "Тойота Гран-при", проходившего в пятистах километрах от Финикса, на тихоокеанском побережье Калифорнии.

Правда, в первый день квалификационных заездов Мэнселлу удалось показать лучшее время. Но на пресс-конференции он не скрывал своего... разочарования: "Откровенно говоря, я не удовлетворен своим результатом. Я ехал на

- Со следующего сезона один из этапов CART будет проходить на улицах Майами. Планируется также построить в пригороде курортного города Хоумстеда специальный трек.
- Еще две новинки, возможно, появятся в расписании "Всемирной серии" уже в 1995 году — этапы в Хьюстоне и Чикаго. Причем спонсором последней гонки выступит компания Уолта Диснея.
- Жак Вильнев, показав в Финиксе второе время, едва не повторил достижение своего дяди и тезки — десятью годами раньше Жак Вильнев-старший был здесь первым на старте.
- Фиттипальди, впервые выиграв в столице Аризоны, одержал также первую за четыре года победу на коротком треке.
- В Лонг-Бич дебютировал двукратный вице-чемпион "Инди-Лайте", 32-летний француз Франк Фреон. "Проба пера" оказалась удачной — одно очко за 12-е место в первой же гонке.
- Дэни Салливан, освобожденный от контракта с командой Рика Голтца в январе этого года, обратился в суд с требованием выплатить неустойку в размере свыше двух миллионов долларов.
- Накануне "Тойота Гран-при" на улицах Лонг-Бич прошла гонка, в которой участвовал Клей Регациони. 14 лет назад именно на этой трассе швейцарец попал в ужасную аварию, навсегда усадившую его в инвалидное кресло. За рулем автомобиля с ручным управлением 54-летний Регациони занял 15-е место из 17 участников.
- Победителя первого этапа CART Майкла Андретти и в Финиксе, и в Калифорнии преследовали проблемы с мотором.
- В своей 176-й гонке "Индикар" Анзер-младший добился 20-й победы. Любопытно, что за это время "маленький Ал" всего лишь трижды был первым на старте.

Toyota Grand Prix					
3 этап	Лонг-Бич, США		17 апреля		
1. А. Анзер-мл.	USA	Penske PC23 Ilmor	2	1:40.53,582	
2. Н. Мэнселл	GB	Lola T94/06 Cosworth	4	—39,107	
3. Р. Гордон	USA	Lola T94/06 Cosworth	5	—46,...	
4. Р. Боззел	BR	Lola T94/06 Cosworth	7	—1 кр.	
5. Марио Андретти	USA	Lola T94/06 Cosworth	6	—1 кр.	
6. Майкл Андретти	USA	Reynard 941 Cosworth	9	—1 кр.	
7. М. Гужьямин	BR	Reynard 941 Cosworth	8	—1 кр.	
8. А. Фернандес	MEX	Reynard 941 Ilmor	19	—1 кр.	
9. Т. Фаби	I	Reynard 941 Ilmor	12	—1 кр.	
10. С. Юанссон	S	Penske PC22 Ilmor	10	—3 кр.	
11. А. Лендик	NL	Lola T94/06 Ilmor	16	—3 кр.	
12. Ф. Фреон	F	Lola T93/06 Cosworth	27	—4 кр.	
13. Р. Бул	USA	Lola T93/06 Cosworth	26	—5 кр.	
14. Д. Джонс	USA	Lola T94/06 Cosworth	25	—5 кр.	
15. Ж. Вильнев	CDN	Reynard 941 Cosworth	14	—5 кр.	
16. Р. Грофф	USA	Penske PC22 Chevrolet	29	—13 кр.	
17. Д. Добсон	USA	Lola T94/06 Cosworth	17	—14 кр.	
Сошли:		Место		Примеч.	
КРУС:		на старте:			
80 У.Т. Риббс	USA	Lola T93/06 Cosworth	22	мотор	
80 С. Гудыр	CDN	Lola T94/06 Cosworth	15	трансмиссия	
75 П. Трейси	CDN	Penske PC23 Ilmor	1	трансмиссия	
66 Э. Фиттипальди	BR	Penske PC23 Ilmor	3	трансмиссия	
55 А. Драмедри	I	Lola T92/06 Chevrolet	20	мотор	
40 М. Греко	BR	Lola T94/06 Cosworth	13	авария	
36 Дж. Вассер	USA	Reynard 941 Cosworth	23	подвеска	
29 М. Смит	USA	Lola T94/06 Cosworth	18	авария	
24 К. Бурбонко	CDN	Lola T93/06 Chevrolet	28	мотор	
19 М. Грофф	USA	Lola T94/06 Honda	24	авария	
11 С. Шарп	USA	Lola T94/06 Cosworth	21	мотор	
6 Б. Лазьер	USA	Lola T93/06 Chevrolet	30	мотор	
3 Б. Рейхол	USA	Lola T94/06 Honda	11	маслопровод	
Не прошли квалификацию:					
Х. Мацусита	J	Lola T94/06 Cosworth	56,425		
Д. Кудрейв	USA	Lola T93/06 Chevrolet	56,644		
Дж. Анзер	USA	Lola T92/00 Chevrolet	57,978		
Длина круга: 2558,3 м. Кругов: 105. Дистанция: 268,623 км.					
"Поул-позишн": 52.78 (174,496 км/ч).					
Лидеры: Трейси — 1-20; Анзер — 21-39; Фиттипальди — 40-41; Анзер — 42; Фиттипальди — 43-62; Анзер — 63-80; Гордон — 81-82; Анзер — 83-105.					
Пейс-кар: 48-52.					
Личный зачет: 1-2. Фиттипальди, Анзер — по 37; 3. Мэнселл — 35; 4. Майкл Андретти — 29; 5. Юанссон — 25; 6. Марио Андретти — 24; 7. Вассер — 22; 8. Гордон — 20; 9. Боззел — 17; 10. Гужьямин — 14.					

пределе, трижды едва не "поцеловал" стену, а чтобы завтра обойти ребят из "Пенске", понадобится проехать на полсекунды быстрее. Думаю, что задача эта нам вряд ли под силу".

Так оно и получилось. В субботу седой как лунь Роджер Пенске довольно потирал руки — его парни показали лучшее время, превзойдя рекорд трассы. А в узком бетонном коридоре, который представляет собой трасса в Лонг-Бич, занять три места во главе гоночного каравана — почти гарантия победы. И все же обладатель "поул-позишн" Трейси был необычайно осторожен для своих 25-ти лет: "Ключ к победе в Лонг-Бич — ехать так медленно, как только возможно. Конечно, было бы очень славно стать первым на финише. Однако главная цель — приехать "в очках". В третий раз подряд сойти с трассы очень бы не хотелось".

К сожалению, один из самых талантливых молодых пилотов "Всемирной серии" так и не сумел выполнить свою задачу-минимум. Двадцать кругов три "пенске", подобно скорому поезду, мчались впереди, но из-за неполадок в тормозной системе канадец четыре раза подряд попадал в аварийные ситуации и хотя каждый раз выбирался сухим из воды, безнадежно отстал.

Эстафету у Пола принял Анзер-младший. Накануне сезона новичку красно-белых многие предрекали нелегкую жизнь. В самом деле, перейти третьим пилотом в команду, где уже есть и молодой талант, и умудренный опытом ветеран, решится не каждый. Но Ал смело бросился меж двух огней. И, как показала гонка в Лонг-Бич, не прогадал. Даже черный флаг — штраф "стоп-энд-гоу" за превышение скорости в боксах — не помешал ему одержать пятую победу в Лонг-Бич.

"Мне всегда везло на этой трассе", — улыбался "маленький Ал" журналистам после финиша. Без определенной доли везения и впрямь не обошлось. Сначала "кончились" четвертая и пятая передачи в трансмиссии "Пенске" Фиттипальди, а через шесть кругов шедший вторым Мэнселл пробил правую заднюю шину своей "Лолы".

Чемпион CART ковылял на трех колесах почти целый круг (вы только представьте себе такую ситуацию в формуле 1!), а потом, сражаясь как лев, сумел с пятого места вновь пробиться на второе. Но Анзер был уже недостижим.

Итак, третья серия индикаровского вестерна закончилась победой "банды седого Роджера", однако "весельчак Найдж" и не думает сдаваться. И хотя такой финал наводит на мысль о том, что главными героями нынешнего сериала будут именно эти четверо, ни семейство Андретти, ни полдюжины других "ковбоев" с таким выводом категорически не согласны. Что сулит американским болельщикам захватывающее зрелище.

Продолжение следует.

А. МЕЛЬНИК



Окажется ли счастливым для Ала Анзера-младшего 13-й сезон в чемпионате CART?

ЛАМБАДА В БРЭНДС-ХЭТЧЕ



Уже не первый год ходили слухи, что основного и единственного нашего пилота Александра Маркина с ЗИЛа, выступающего в "грузовом кольце", заменит его одноклубник и тезка Балашов. Да, тот самый Балашов, который нынешней зимой выиграл две золотые медали на личном и командном чемпионатах мира в мотогонках по льду. Достоверность этих слухов вызывала явные сомнения: одно дело стокилограммовый незатейливый конструкции трековый мотоцикл, другое — пятитонный седельный тягач, начиненный электронными и автоматическими системами. К тому же, как постепенно осво-

ить новую профессию? Ведь в России нет ни одной трассы, где можно было бы потренироваться.

Словом, эксперимент представлялся более чем рискованным. Тем не менее через несколько дней после окончания личного чемпионата мира по зимнему спидвею в норвежском Хамаре Балашов уже был на трассе английского местечка Брэндс-Хэтч, где стартовал розыгрыш Кубка Европы в кольцевых гонках на грузовиках. В итоге произошло то, что и должно было произойти. К несчастью, перед тренировкой пошел сильный дождь. На скользкой трассе при резком ускорении задние мосты гоночных тягачей, которые мало загружены, имеют обыкновение пускаться в пля-

ску, выделявая нечто, похожее на танцевальные па партнеров в популярной ламбаде. Балашов благополучно преодолел пять кругов, но перед прямой после ходового поворота на скорости примерно в 120 км/ч он, видимо, в азарте слишком резко прибавил газ. ЗИЛ завертелся в танце. Александр пытался выровнять машину, но автомобиль все-таки ринулся вправо, проскочил зону безопасности и врезался правой стороной капота в отбойники, повредив лонжероны. Наши надежды выступить на первом этапе рухнули.

Эта неудача не поколебала уверенности зилонцев в том, что ныне у них будет два пилота — Маркин и Балашов. Второго они немного поднатаскают за рубежом и еще раз выпустят в качестве основно-

го пилота где-то на середине дистанции розыгрыша Кубка Европы. Что касается Маркина, то по отношению к нему необходимо восстановить справедливость. В февральском номере АМС за нынешний год в статье, подводившей итоги минувшего "грузового кольца", Александру было отведено уже привычное для него пятое место. Это были официальные результаты розданных участникам после последнего этапа в Испании. Но позже мы получили из ФИА итоговые таблицы всех автомобильных соревнований 1993 года и, к нашему удивлению, увидели Маркина на четвертой позиции — выше голландца Теуниса Холстеге ("Скания-Т113М"). Уж не знаем, что там произошло в Федерации, но Александр, хотя и с опозданием, заслужил поздравления с самым высоким мес-



том в своей карьере на международной арене.

В нынешнем году ФИА перекроила регламент кольцевых гонок на грузовиках. Дело даже не в смене вывески — теперь эти соревнования получили статус не Кубка Федерации, а Европы. Главное изменение в том, что исчезло прежнее деление автомобилей на три класса только в зависимости от литража двигателей. Теперь осталось два. Первый и самый престижный — суперкласс (седельные тягачи с объемом моторов до 12 литров и снаряженной массой вместе с водителем не менее 5 тонн). Здесь допускаются любые усовершенствования: автоматические коробки перемены передач, электронные системы управления подачи топлива. Даже отменено строгое распределение веса по осям. И на первом этапе уже можно было увидеть бескапотные «мерседесы» и МАНы, у которых

двигатели были перенесены за кабину, чтобы увеличить загрузку заднего ведущего моста.

В этой категории автомобилей сделано исключение только для одной марки — «Сису». В суперклассе допущены финские тягачи с рабочим объемом до 14 литров, но, чтобы уравнять их шансы с другими, на «Сису» обязательна установка специальной ограничительной шайбы на впуске.

Второй класс автомобилей — чисто серийный. Здесь представлены тягачи от 12 до 18-литровых, но усовершенствования практически запрещены — ни автоматики, ни электроники. Обязательны барабанные тормоза, механические коробки перемены передач и развесовка по осям: 60 процентов массы на переднюю и 40 — на заднюю.

Как показал первый этап, который состоял, по существу, из двух самостоятельных финалов в субботу и воскресенье, все сильнейшие гонщики

перебрались в суперкласс, в том числе чемпионы прошлого года в более тяжелой категории финн Харри Лоустаринен (II класс) и англичанин Стив Парриш (III), а также многие призеры. Так что борьба здесь ожидается очень напряженная и интересная. Что и подтвердили соревнования в Англии.

В суперклассе за победу на равных боролись хозяин трассы Стив Парриш на «Мерседес-Бенце», его соотечественник Ричард Уокер (на ЗИЛе) и швед Слим Боргудд. В субботу Ричард установил рекорд прохождения круга: 1 километр 94 метра он промчался за 64,37 секунды, что соответствует 103,59 км/ч. А в воскресенье после старта он лидировал пять кругов, не дав обойти себя Парришу. Во всяком случае Уокер оказался явно сильнее двух главных героев прошлого года розыгрыша Кубка ФИА, француза Ж. Кине и немца Х.-Г. фон Марвитца, занявших тогда соответственно первое и второе места. Уокер записал в актив АМО ЗИЛ

10 очков в зачет заводской марки. К сожалению, нет ясности, выступит ли англичанин во всех Гран-при. Так что дело теперь за двумя Александрями — Маркиным и Балашовым.

Б. ЛОГИНОВ

Кубок Европы по кольцевым гонкам на грузовиках

1 этап. Гран-при Англии. Брэндс-Хэтч. 3—4 апреля. Супер-класс.

1-й день: 1. С. Парриш (GB, «Мерседес-Бенц-1834S») — 28,23,11; 2. С. Боргудд (S, «Мерседес-Бенц-1834S») — 9,89; 3. Р. Уокер (GB, «ЗИЛ-4421C») — 11,80; 4. Х. Лоустаринен (SF, «Сису-SR») — 30,28; 5. Г. Корбер (D, «Сису-SR340») — 37,61; 6. Ж. Кине (F, «Мерседес-Бенц-1834S») — 44,47.

2-й день: 1. Парриш — 24,16,39; 2. Уокер — 3,28; 3. Боргудд — 3,48; 4. Ф. Крейцпоинтнер (D, «Мерседес-Бенц-1834S») — 12,64; 5. Кине — 27,37; 6. Н. Крозьер (F, МАН-19.362UXT) — 37,04.

" Х О Н Д А "

ПРЕДУПРЕЖДАЕТ...



В последние годы создается впечатление, что в авто- и мотогонках без табака, как в песенке про водовоза, "ни туды и ни сюды". Вспомните, "Малборо" и "Джон Плейер Спешел", "Кэмел" и "Житан", "Дукадос" и "Бастос", "Скоал" и "Честерфилд", "Голд Лиф" и "Милд Севен", "Беркли" и "Ротманс", "Голливуд" и "Лаки Страйк". В 70—90-е годы многие десятки чемпионов мира — от мототриала до формулы 1 — одерживали свои победы благодаря щедрой финансовой помощи производителей этих сигарет. Пивным, нефтяным, банковским корпорациям успехи доставались гораздо реже. Не говоря уже о независимых командах — будь то частные или заводские.

Вот почему, когда летом прошлого года стало известно, что мотогоночные "конюшни" японской фирмы "Хонда" в чемпионате мира в классах 250 и 500 см³ лишились поддержки "Ротманс",

многие поспешили исключить пилотов команды из списка претендентов на чемпионский титул.

Но вопреки всем скептикам на четвертый этап чемпионата мира, в испанский город Херес-де-ла-Фронтера "Хонда Рэйсинг Корпорейшн" приехала лидером и в личном, и в командном зачетах. Правда, успехи эти были достигнуты благодаря одному лишь человеку — австралийцу Майклу Дуэну. Его товарищи по команде выглядели не так ярко. Японец Синичи Ито, очевидно, все же уступает в классе ведущим американским и австралийским гонщикам. А испанец Алекс Кривилья, заменивший перешедшего в "Ямаху" Дарила Битти, всего первый год ездит в настоящей заводской команде. Кроме того, именно испанцу руководство HRC уготовило роль тест-пилота, которую в прошлом году исполнял Ито. Нет, он вовсе не запасной, просто именно на

его мотоцикле опробуются новейшие разработки инженеров фирмы. А новое, как известно, не всегда самое лучшее.

Вот и в Испании машина Кривилья была снабжена системой телеметрической связи с боксами — короткие антенны, давно ставшие привычными в формуле 1 и других автогонках высокого уровня, в мотоколыце появились в этом сезоне впервые. Но в квалификационных заездах Алекс показал только восьмое время. Впрочем, "поул-позишн" в мотогонках играет далеко не такую важную роль, как, например, в Ф1.

Что и подтвердилось на первых же метрах Гран-при Испании. Из третьего поворота гонщики вышли в таком порядке — Барруш, Косински, Шванц, Дуэн, Кривилья, Ито. То есть четвертый, второй, первый, третий, восьмой и десятый пилоты на старте. Но завсегдатаи мотодрома знали, что такой порядок вряд ли сохранится даже до середины дистанции.

Дело в том, что "Сиркуите Перманенте де Херес" — одна из самых извилистых и "медленных" трасс во всей серии Гран-при. Только финишная прямая позволяет гонщикам использовать все 180 лошадиных сил своих моторов. Еще более коварной делает трассу природа. Херес-де-ла-Фронтера — родина и нынешняя столица солнечного испанского вина — находится на юге Андалусии, самой южной области страны. И хотя всего в двадцати с небольшим километрах от города плещется Атлантический океан, это не делает местный климат существенно прохладней: средняя температура января здесь — плюс 11, а июля — плюс 29 градусов. Вот поэтому-то извилистая трасса, разогретая жарким майским солнцем и усеянная тончайшей вуалью мелкого песка, который наносит ветер с окрестных холмов, представляет собой одно из труднейших испытаний для любого пилота. А преимущество на ней получают самые искусные, так что молодым-горячим рассчитывать на успех крайне сложно.

Первый из них, Джон Косински проиграл Большой приз Испании в последнем повороте первого же круга. Он смело атаковал Александра Барруша по внутренней бровке, но скорость была слишком высока, и неумолимая центробежная сила стащила красную "Кадживу" с наилучшей траектории. Американцу осталось лишь наблюдать, как его — один за другим — обходят сразу пятеро. В дальнейшем, как Джон ни старался, он сумел пробиться лишь на нижнюю ступеньку пьедестала.

А уже на втором круге потерял лидерство Барруш. 23-летний бразилец не смог долго сопротивляться чемпиону мира, а вскоре капитулировал перед Дуэном. Так, во главе разноцветной мотогонимой змеи, извивавшейся по раскаленной трассе, появились два пилота, которые, по-видимому, и станут главными соискателями золота 46-го чемпионата мира.

Для Луки Кадалоры и команды Робертса Гран-при Испании закончился полным провалом.



Кевин Швантц начинал свою карьеру в "Сузуки" под крылышком "Пепси-Колы". Но чемпионские лавры принесла ему марка "Лаки-Страйк".

Дуэль Кевина Швантца и Майкла Дуэна держала в напряжении десятки тысяч зрителей, заполнивших трибуны и усеявших окрестные холмы, до самого последнего поворота. Дважды впереди был американец. Дважды искуснейшим маневром его обходил австралиец. Были моменты, когда казалось, что Мик начинает испытывать трудности с управлением своей "Хонды", а иногда создавалось впечатление, что раскрашенная под пачку "Лаки Страйк" "Сузуки" Кевина медленно, но верно отстает.

В последний раз такое случилось за семь кругов до финиша. Обогнав группу аутсайдеров, Дуэн рванул вперед, показал лучшее время круга и оторвался от Швантца, которому пришлось пово-

зиться с отстающими чуть дольше, метров на пятьдесят. Но американец просто невероятным усилием (вспомните про скользкую трассу, каждый поворот которой грозил падением!) дотянулся до лидера и за два круга до финиша вновь повис у него на заднем колесе.

Но все же Дуэн спокойно контролировал ситуацию до самого финиша и не позволил американцу, установившему подряд два рекорда круга, поймать себя ни в одном из поворотов. А уж на прямой "Хонда", пестрота окраски которой, по мысли художника, должна, очевидно, скрыть отсутствие спонсорских надписей, на протяжении всей гонки по крайней мере не уступала бело-красному, с золотыми "табачными" полосочками "Сузуки".

"Причем здесь аутсайдеры? — устало улыбнулся в телекамеру Швантц после финиша. — Сегодня главной нашей проблемой были вовсе не они, а Мик. Его мотоцикл, похоже, настроен чуть лучше моего. Так что даже если бы мы были на трассе вдвоем, я вряд ли обогнал бы "Хонду".

Итак, несмотря на полное отсутствие сигаретных магнатов в качестве покровителей, "Хонда" построила, кажется, лучший в "королевском" классе мотоцикл и сумела заполучить лучшего пилота. Хорошенький урок "Сузуки" и особенно "Ямахе", чье многолетнее сотрудничество с "Малборо" не спасло команду Робертса от полного краха в Хересе. Прямо-таки "Хонда" предупреждает: курение опасно для вашего здоровья".

А.МЕЛЬНИК

4 этап

Гран-при Испании

8 мая, Херес-де-ла-Фронтера, 27 кругов, 119,421 км

1.	М. Дуэн	AUS	Honda NSR500	3	47.31,082
2.	К. Швантц	USA	Suzuki RGV-Г	1	-0,489
3.	Дж. Косински	USA	Cagiva V594	2	-9,265
4.	А. Барруш	BR	Suzuki RGV-Г	4	-13,258
5.	А. Кривиль	E	Honda NSR500	8	-14,825
6.	А. Пуиг	E	Honda NSR500	5	-21,122
7.	Д. Чандлер	USA	Cagiva V594	6	-38,792
8.	Н. Мак-Кензи	GB	ROC Yamaha	12	-40,359
9.	Л. Реджани	I	Aprilia RSV500	7	-45,666
10.	Дж. Рейнольдс	GB	Harris Yamaha SLS500	13	-1.25,292
11.	Дж. Мак-Вильямс	GB	Yamaha YZR500	14	-1 кр.
12.	Х. Лопес Мелла	E	ROC Yamaha	17	-1 кр.
13.	Ж.-П. Жандо	F	ROC Yamaha	25	-1 кр.
14.	Х. Мираллес	E	ROC Yamaha	20	-1 кр.
15.	М. Гарсиа	F	ROC Yamaha	26	-1 кр.

Сошли круг:	Место на старте:	Причина:
15 С. Ито	J Honda NSR500	10 авария
10 Л. Кадалора	I Yamaha YZR500	9 мотор

Лучший круг: Швантц (27) — 1.44,188 (152,86 км/ч).

Личный зачет: 1. Дуэн — 86 очков; 2-3. Косински, Швантц — по 68; 4. Кадалора — 46; 5. Ито — 43; 6. Барруш — 41; 7-8. Пуиг, Кривиль — по 38; 9. Чандлер — 29; 10. Рейнольдс — 20.

МАКС МОСЛИ

президент

Международной автомобильной федерации



Когда знакомишься с биографией нынешнего президента ФИА англичанина Макса Мосли, невольно ловишь себя на мысли: кому как не ему возглавлять Международную автомобильную федерацию? Судите сами: юрист по образованию, бывший пилот формулы 2, причем не из последних, основатель команды "Марч", один из руководителей Ассоциации конструкторов формулы 1 (FOCA) — он, словно честолюбивый солдат, дослуживший до чина генерала, не пропустив при этом ни одной ступеньки служебной лестницы.

Как-то в одном из интервью Мосли признался, что еще в бытность свою гонщиком решил: если займет руководящий пост, то непременно изменит положение дел. Надо признать, слово, данное самому себе, он держит. Не прошло и двух лет со дня его избрания президентом ФИСА, как англичанин решительно перекроил всю структуру управления международным автоспортом, упразднив саму ФИСА и водрузив на себя корону президента ФИА. Теперь он в ответе за весь мир автомобилей, не только гоночных.

Любопытно, что один из первых официальных зарубежных визитов в новой должности он нанес в Россию, где побывал, в том числе, и на трековых гонках на призы журнала "За рулем". Там, в Раменском, и состоялась наша беседа.

— Интересно, господин Мосли, когда Вы впервые заинтересовались автоспортом?

— Могу сказать точно. В 1961 году, наблюдая за Стерлингом Моссом на "Эм-пайр-трофи" в Сильверстоуне. Я был очарован, но ничего не понимал — гонки увидел впервые. Поэтому, когда возвратился в Оксфорд, решил что-нибудь почитать на эту тему. Я нашел две книги: одну — Пьеро Таруффи об искусстве вождения, другая была в зеленой обложке и называлась "Гонщик". Таким был мой старт.

— Если не секрет, почему Вы в довольно молодом возрасте отказались от карьеры гонщика? Ведь говорят, что Вы были неплохим пилотом.

— Неплохим — это, пожалуй, точно сказано. Очень скоро я понял, что никогда не стану чемпионом мира. Стоило ли в этом случае продолжать заниматься гонками? Я решил целиком посвятить себя "Марч Инжиниринг".

— Когда-то Вы сами были хозяином команды формулы 1, однако теперь частенько приходится выслушивать критику из уст бывших коллег. Кое-кто из них недоволен Вашей решительной антиэлектронной революцией. Не считаете ли Вы, что эти значительные ограничения могут парализовать созидательную работу конструкторов, превратят формулу 1 в копию формулы 3000 или "формулы Инди", где большинство гонщиков стартуют на машинах, во многом очень схожих, которые не находятся на наивысшем техническом уровне?

— Я не считаю, что эти ограничения парализуют работу конструкторов. Не считаю потому, что единственный элемент, от которого мы отказываемся, — это подменяющий гонщика компьютер. На обычных дорожных автомобилях сегодня все растущее количество функций по управлению переходит к электронике. Но в приложении к гоночному автомобилю такая тенденция означала бы снижение спортивного начала вообще и роли пилота. Исходная философия создания любого автомобиля состоит в том, что его мотор, подвески колес, аэродинамика, трансмиссия, все элементы машины должны отражать высочайший уровень развития техники, который могут обеспечить инженеры. Но эти конструкторские решения должны использоваться только самим гонщиком, а не ставить его в зависимость от компьютеров. Мы же двигались, по сути, к беспилотным автомобилям, где гонщик станет просто пассажиром радиоуправляемой машины. Уже в 1993 году автомобиль формулы 1 имел такие компьютерные системы, которые пилот мог включить перед стартом, затем вдавить педаль газа в пол и больше ничего. Компьютер поддерживал нужное количество оборотов двигателя сам. Когда зажигался зеленый стартовый сигнал, гонщик нажимал кнопку, компьютер выжимал сцепление, включал первую передачу, снова выжимал сцепление, машина трогалась, он давал пробуксовку колесам, автоматически переходя с одной передачи на другую. Гонщик же только работал рулем.

На сезон 1994 года уже была готова система, в которой компьютер посредством оптического устройства срабатывал на стартовый светофор. Задача гонщика — включить компьютер, сидеть и ждать зеленого светового сигнала. Тогда вступал в действие компьютер, переключал передачи и все выполнял самостоятельно, без участия гонщика. Одновременно были проработаны другие устройства аналогичного типа. Работы у водителя оставалось все меньше и меньше. Но публика хочет видеть именно состязания пилотов. Другая большая проблема формулы 1 — колоссальные расходы. Скудной команде приходится устанавливать на своих машинах массу хитроумных устройств, которые стоят огромных денег. Сегодня кругом счет идет на миллионы. Самая маленькая "конюшня" едва укладывается ныне в пятимиллионный бюджет.

— Но ведь прогресс нельзя отменить. Иначе сейчас мы бы любовались гонками колесниц.

— Это правда, но прогресс и расходы — не обязательно одно и то же. Приведу пример. В начале прошлого сезона мы ограничили количество комплектов шин на каждый Гран-при. Поднялась волна возмущения. "Невозможно, — говорили хозяева команд. — Мы не можем пойти на это. Это очень опасно. Нам нужно по крайней мере 20 комплектов". Однако все работает пре-

красно, и мы сэкономили каждой команде 13 комплектов шин на гонку. То есть около 30 000 долларов в каждом Гран-при. Бездарная трата средств — не прогресс, и лучше обойтись семью комплектами, чем абсолютно ненужными двадцатью.

— Вам сегодня, очевидно, часто приходится противостоять мнению "зеленых", настаивающих на запрете автогонок вообще.

— Знаете, некоторые выпады в адрес автоспорта просто бессмысленны. Например, в Германии запретили проводить ралли по территории военных полигонов на том основании, что спортивные машины будто бы уничтожают кузнечиков. Некоторые спрашивают: "А разве танки их не давят?" Ответ был такой: "Танки движутся медленнее, и у кузнечиков есть время убежать." Если же подходить к охране окружающей среды серьезно, то, думаю, мы можем немало сделать.

Одна из миссий автоспорта — показать возможное решение проблемы. Мы можем служить примером. Тем более, что опыт преодоления значительных трудностей у нас есть. Возьмем, к примеру, безопасность гонок формулы 1. На трассах Гран-при за последние 11 лет никто не погиб. Но в 60-е и 70-е годы за сезон погибал по крайней мере один человек. Резко снизи-





лось и количество серьезных травм, хотя скорости значительно возросли. Если бы то же самое произошло на обычных дорогах, разница была бы сразу заметна.

Когда я был гонщиком, если вы задавали руководителю вопрос о безопасности, то могло быть два варианта ответа. Первый: "Ты не обязан этого делать, если не хочешь". Что было абсолютной правдой. И второй: "Если ты считаешь, что поворот так опасен, почему бы тебе не проехать его помедленнее?" Представить, что гонщик будет медленно проезжать повороты наивно. Его работа — быстрая езда. Наша работа — обеспечить ему максимальную безопасность, позволить заниматься спортом в любом возрасте и уйти из него здоровым. Если уж Прост действительно ушел, то это замечательно, что он завоевал четыре чемпионских титула и покинул спорт без единой травмы. Вот как должно быть.

— Некоторое время назад ФИА планировала организовать мировой чемпионат на овальных треках по правилам "формулы Инди". Почему эта идея так и не воплотилась в жизнь?

— Эта идея не заброшена. Мы по-прежнему готовы проводить Всемирный Кубок в этом виде соревнований. Но в ближайшее время вряд ли будет построено нужное количество овальных треков за пределами США. В Европе большая часть зрителей, кажется, предпочитает дорожные кольцевые трассы.

— Уже когда Вы руководили мировым автоспортом, прекратил существование чемпионат мира по кольцевым гонкам на спортивных автомобилях. Не кажется ли Вам это ошибкой? Скажем, за океаном такие соревнования весьма популярны.

— Чемпионат мира по кольцевым гонкам на спортивных автомобилях умер не потому, что ФИА хотела этого. Он не проводится по-

тому, что заводы не были в нем достаточно заинтересованы. Не оказалось поддержки и у некоторых частных команд, поскольку спонсоры тоже относились к нему с прохладцей. Причина в том, что зрители к этим соревнованиям остаются безучастны. Кроме 24-часовых гонок в Ле-Мане, посещаемость соревнований на спортивных машинах была очень низкой. Даже в Японии, несмотря на участие машин, выставленных тремя ведущими местными автомобильными фирмами, трибуны были заполнены едва наполовину. Еще хуже картина в Англии, Франции, Германии. Что ж, таков выбор зрителей — выбор, который подвел черту под чемпионатом мира на спортивных автомобилях.

— Может быть, место этого первенства могли бы занять состязания на легковых автомобилях? В прошлом году с большим успехом прошли соревнования на Трофей ФИА, где участвовали 10 заводов.

— Я полагаю, что гонки на легковых автомобилях должны проводиться исключительно в рамках национальных первенств. Если бы мы устроили мировой или Европейский чемпионат на легковых машинах, лучшие машины и гонщики потянулись бы туда, что могло ослабить национальные первенства. Так что ФИА решила проводить Всемирный Кубок в один этап, а на будущее предусмотреть его розыгрыш в два или три этапа. В них смогут принять участие самые сильные соперники из каждого национального первенства. Думаю, это лучший рецепт сохранить высокий спортивный уровень национальных первенств.

— Не кажется ли Вам, что чемпионат мира по ралли — весьма сумбурный сериал соревнований по сравнению со строго построенной системой розыгрыша первенства мира формулы 1? Имеется в виду, что ведущие команды участ-

вуют не в каждом этапе и выставляют различное количество машин.

— Уверен, рано или поздно участники мирового чемпионата по ралли систематически будут выступать во всех его этапах. Мы беспокоимся больше о безопасности этих состязаний, когда громадные толпы зрителей собираются на самых трудных отрезках спецучастков.

— А каким Вы видите будущее внедорожных рейдов?

— Относительно рейдов сложность — опять же в участии заводов-изготовителей. Сейчас можно говорить лишь о двух — "Ситроене" и "Мицубиси". Может быть, будущее внедорожных рейдов — в привлечении любителей и частных гоночных команд, опирающихся на поддержку заводов. Кажется, так можно будет обеспечить довольно серьезное соперничество. Трудность в том, что мы не в состоянии четко определить непосредственное или косвенное участие заводов в этих соревнованиях.

— Зимние гонки на легковых машинах проводятся во многих странах. Скажем, соревнования типа французского "Трофея Андрос", скандинавские гонки по льду замерзших озер и их русский вариант на снежной дорожке ипподрома. Может быть, настало время подумать об организации официальных международных соревнований?

— Я вижу, что зимние соревнования на легковых машинах очень популярны в России. Надеюсь, скоро со стороны восточно-европейских стран будут готовы предложения для ФИА об организации подобных стартов на международном уровне. Мне бы очень хотелось, чтобы так произошло.

Беседу вели
С. НЕЧАЮК
и Л. ШУГУРОВ

Шествие оранжевых слонов

Л Ю Б И М О А М Е Р

Самые мощные моторы, самые быстрые автомобили. Нет, речь пойдет не о формуле 1, не о Ле-Мане и Американском кубке, чья история была столь же блес

Сгонками спортивных автомобилей Америка как-то запоздала. В Европе "Ле-Ман" и "Тарга-Флорио", "Турист Трофи" и "Милле Милья" были уже знамениты, с 1953 года стал проводиться чемпионат мира для подобных машин, а за океаном популярностью болельщиков пользовались лишь "индикары" да серийные легковые машины.

Но после войны американцы открыли для себя английские "триумфы", "ягуары", "астон-мартины", итальянские "феррари", "мазерати" и "альфа-ромео", немецкие "мерседес-бенцы" и "порше" — машины, которые буквально сами просились на гоночную трассу. И к началу 60-х годов ситуация кардинально изменилась. Гонки так называемых спортивных автомобилей — двухместных гоночных вариантов серийных машин — становились все более популярными, одна за другой открывались специальные автодромы, а состязания в Дайтоне и Себринге даже получили статус этапов чемпионата мира.

Больше того, не желая довольствоваться европейскими автомобилями — слишком, с их точки зрения, субтильными — американцы стали оснащать "куперы", "брэбхэмы", "лотосы" 8-цилиндровыми многосильными моторами собственного производства. Эффект получился потрясающий — на фоне полутралитровых в то время автомобилей формулы 1, развивавших от силы 250 км/ч, англо-американские гибриды с так называемыми "сток-моторами" (то есть с обязательным использованием серийного блока) "Шевроле" или "Олдсмобил", мощностью под четыреста сил и обтекаемыми кузовами мчались со скоростью около трехсот. Зрелище вышло очень внушительное.

А где зрелище, там должны быть



деньги — для американца это железный закон. И в 1966 году под патронажем "Спорт Кар Клуб оф Америка" (SCCA) была учреждена серия из шести гонок на Канадо-Американский кубок.

Страна кленового листа появилась в названии не случайно — этапы Кан-Ама проходили на американских автодромах в Элкарт-Лейке, Бриджхэмптоне, Риверсайде, Лагуна-Секе и на канадской трассе в Моспорте. Таким образом состязания сразу приобрели международный характер. Однако не это обстоятельство сыграло решающую роль.

Во-первых, интерес к новому соревнованию проявили серьезные бизнесмены. Компания "Джонсон

Вэкс" стала генеральным спонсором Кан-Ама, учредив колоссальный по тем временам призовой фонд — 360 тысяч долларов. Во-вторых, организаторы очень мудро составили расписание — Кубок начинался в сентябре и заканчивался в ноябре. Поэтому принять участие в Кан-Аме могли лучшие пилоты как Нового, так и Старого Света.

Расчет блестяще подтвердился. Привлеченные благоприятными сроками и гигантскими призовыми, в Кан-Ам потянулись асы "Инди-500" и формулы 1. Джон Сертиз, Марк Доноху, Брюс Мак-Ларен, Дан Герни, Фил Хилл — настоящее созвездие имен. К ним добавились еще три десятка менее известных северо-

ЕДИТЯ РИЖКИ

самые знаменитые пилоты, самые щедрые призы! Не об Индианаполисе. Наш рассказ — о Канадо-гоночной, сколь, к сожалению, и короткой.

Денис Хьюм и его "Мак-Ларен-M8F" 1971 года. "Оранжевые слоны" принесли новозеландцу три титула победителя Кан-Ама — в 1966, 1968 и 1970 годах.

Брюс Мак-Ларен, победитель Кан-Ама 1967 и 1969 годов.



"Гонимый пылесос" "Чапarrаль-21" был сенсацией сезона-70, но ни Джеки Стюарту, ни Вилу Эльфорду (на снимке) не удалось опередить "мак-ларены".



американских гонщиков, и карусель завертелась.

Первый сезон удался на славу. Победителем стал экс-чемпион мира формулы 1 Сертиз на открытой модификации одного из известнейших европейских спорт-прототипов "Лола-T70Mk2", оснащенной 8-цилиндровым мотором "Шевроле". Зрители валили валом, все больше заявок поступало от гонщиков, и на следующий сезон "Джонсон Вэкс" увеличил призовой фонд до полумиллиона долларов.

Такой замечательный "пирог", разумеется, не мог не привлечь к столу Кан-Ама новых соискателей. Из Европы приехали гонщики Ф1 Денис Хьюм, Майкл Спенс и Людо-

вико Скарфиотти. Потянулись асы чемпионата "Индикар" — Марио Андретти, Роджер Мак-Класки, Парнелли Джонс, Чак Парсонз и другие. Появились и новые конструкции: моторы "Форд", "Веслейк" и даже автомобили "Феррари". А неутомимый изобретатель из Техаса Джим Холл представил изумленной публике свой "Чапarrаль-2F" — первый в мире гоночный автомобиль с высоко поднятым над задними колесами антикрылом.

Но не этим конструкциям суждено было играть роль первых скрипок. На авансцену Кан-Ама вышла команда новозеландца Мак-Ларена, пилоты которой, захватив лидерство с первого же этапа сезона-67, не отдавали его

никому целых пять лет! За это время в 43 гонках "мак-ларены" одержали 37 побед, заняли 24 вторых и 21 третье место, а их пилоты получили более миллиона долларов призовых. Фантастический результат! При этом стартовые протоколы этапов включали такие громкие в автогоночном мире имена, как "Феррари", "Лола", "Порше", "Марч", "Шэдоу", BRM; среди соперников Мак-Ларена и Хьюма были Крис Амон и Джеки Стюарт, Йозеф Зифферт и Джек Оливер, Питер Ревсон и Вик Эльфорд, не говоря уже о многих американских пилотах, известных по участию в других чемпионатах.

"Шествием оранжевых слонов" назвали эти годы журналисты. Оранжевых — потому что свои автомобили Брюс Мак-Ларен традиционно окрашивал в "цвет спелой папайи". А слонов... По сравнению с изящными, узкотелыми машинами формулы 1 автомобили Кан-Ама, или группы 7 по международной классификации, выглядели действительно более чем внушительно. Под широкими "мускулистыми" обтекателями кузовов скрывались могучие 8-цилиндровые моторы. Машина победителя Кан-Ама 1967 года "Мак-Ларен-M6A", к примеру, была оснащена шестилитровым "Шевроле" мощностью 516 л.с. Через год у модели M8A объем вырос до 6990 см³, а мощность — до 620 л.с. M8F 1971 года с восьмилитровым двигателем, алюминиевым блоком цилиндров и впрыском топлива "Лукас" располагал 740 л.с. Для сравнения скажем, что лучшие моторы формулы 1 в те годы не превышали границы в 500 л.с.

Возможно, именно в этих цифрах кроется секрет популярности Кан-Ама в конце 60-х — начале 70-х годов. Ибо, несмотря на подавляющее преимущество автомобилей одной марки, количество зрителей, участников, спонсоров продолжало неуклонно расти. Если в первые три года число этапов Кубка не превышало полдюжины, то в 1969 году удалось провести 11 гонок. Причем отпала, как видно, необходимость начинать состязания осенью для привлечения пилотов из других чемпионатов. Кан-Ам стал одним из самых престижных автомобильных соревнований, своеобразным поединком лучших пилотов Старого и Нового Света на самых мощных из когда-либо существовавших гоночных машин.

К несчастью, расцвет Канадо-Американского кубка продолжался очень недолго. А погубила Кан-Ам... политика.

ОПЕК ПРОТИВ Кан-Ама

Лозунгом Брюса Мак-Ларена были "простота, прочность, надежность". Руководствуясь этими принципами, новозеландцу удалось создать оптимальную конструкцию. И все же "Мак-Ларен", несмотря на многие сотни тысяч призовых, оставался небольшой мастерской с весьма ограниченными возможностями. Так что его господство на трассах Северной Америки могло продолжаться лишь до тех пор, пока Кан-Амом не заинтересовалась одна из крупных автомобильных фирм.

Так оно и случилось 13 июля 1969 года, когда на старт канамовской гонки в Уоткинс Глене вышли два "Порше-917РА". Они весили на 90 кг больше "Мак-Ларена-М8В", а 12-цилиндровые, горизонтально-оппозитные моторы рабочим объемом 4,5 литра с воздушным охлаждением и впрыском топлива "Бош" развивали 580 л.с. — ощутимо меньше, чем "оранжевые слоны". Но уже через два года появился "Порше-917-10", 5,4-литровый мотор которого получил турбонаддув. Мощность стала просто пугающей — 950 л.с. при 8000 об/мин. А в 1973 году на сцену Кан-Ама вышел 917-30ТС с двумя турбокомпрессорами и 1100 л.с. при 7800 об/мин.

Ни "Мак-Ларен", ни "Лола", также как "Феррари", "Чапarrаль", BRM, "Шэдоу" и другие участники состязаний не сумели противопоставить этим монстрам, способным развивать среднюю (!) скорость круга 355,84 км/ч, ничего достойного. И Кан-Ам из "шестивия оранжевых слонов" в 1973 году превратился в парад желто-синих "порше"

команды Роджера Пенске — шесть из восьми этапов Кубка выиграл Марк Доноху ("Порше-917-30ТС"), остальные — Джордж Фоллмер и Йоди Шехтер на 917-10С.

Но и у этих непобедимых, на первый взгляд, громадин оказалось уязвимое место — расход топлива. Тысячесильные моторы обладали фантастическим аппетитом — 118 — 157 литров на 100 километров. Если учесть, что дистанция каждого этапа превышала 300 км, то одному автомобилю на сезон требовалось не менее пяти тонн топлива. Машин же в Кан-Аме стартовало более трех десятков. Три цистерны бензина — для богатой Америки цифра смехотворная, скажете вы. Возможно, но — только до 1973 года. А в сентябре прозвучали первые залпы ближневосточной войны, арабские страны — экспортеры нефти — объявили эмбарго на поставку черного золота Западу, и разразился первый энергетический кризис.

Патриоты-американцы с большим энтузиазмом ринулись экономить на всем, включая и автогонки. SCCA принял ограничение — 41 галлон (155 л) бензина на 125 миль (201 км) дистанции, что составляло 67 л/100 км.

Как оказалось, для Кан-Ама это был смертельный удар. Престиж гонок держался на "самых мощных, самых быстрых в мире автомобилях", померяться сила-

ми за рулем которых считали за честь чемпионы мира и победители "Инди-500". Все это рухнуло с принятием ограничений. Единственной фирмой, которая проявила интерес к Кан-Аму в 1974 году, была американская UOP, на чьи деньги британский завод "Шэдоу" построил машины, отвечающие новым требованиям.

"Шэдоу-DN4-Шевроле" с 8-цилиндровым, V-образным мотором без наддува, рабочим объемом 8113 см³, был заметным шагом вперед по сравнению с "простыми и надежными" машинами Брюса Мак-Ларена и даже "гоночными Рэмбо" из Штутгарта. Располагая всего лишь 730 л.с., они били рекорды, установленные пилотами "Порше" годом раньше. Сказалась скрупулезная проработка конструкции — применение легких материалов, продувки в аэродинамическом тоннеле, тщательная регулировка узлов и агрегатов применительно к каждой трассе и каждому гонщику.

Но для спасения Кан-Ама одной хорошей машины было явно недостаточно. Гонки потеряли ореол исключительности, спонсоры тут же от них отвернулись, пилоты предпочли другие чемпионаты. И в конце 1974 года "Спорт Кар Клуб оф Америка" объявил о прекращении гонок на Канадо-Американский кубок. Кан-Ам приказал долго жить.



Швейцарец Йозеф Зифферт на "Порше-917" борется с Хьюмом. В сезоне 1971 года ему удалось занять лишь два вторых и одно третье место. Зато на следующий год "Рэмбо из Штутгарта" буквально растоптали своих соперников.

Бледная тень

История, как известно, имеет свойство повторяться. Причем, если в первый раз как трагедия, то в следующий — чаще всего как фарс. Идея Кан-Ама, очевидно, настолько прочно проникла в сознание американцев, что расставаться с ней они никак не хотели.

В 1977 году один из гонщиков почившего Кан-Ама, Оскар Ковелески решил возродить состязания. Он привлек на свою сторону небезызвестного Карла Хааса, американского дилера "Лолы". Вдвоем им удалось заинтересовать крупный банк "Ситикорп", который пожелал стать спонсором не только целой серии, но и команды "Хаас/Холл".

Новый Кан-Ам был очень похож на своего предшественника. Десять этапов в США и Канаде, все те же гоночные автомобили с закрытыми обтекателями колесами и 8-цилиндровыми V-образными моторами, достаточное количество участников. И тем не менее новый Кубок был по сравнению с гонками 60-х годов не более чем захудалым отпрыском некогда богатой и знатной фамилии.

Об этом говорила каждая деталь. Раньше машины Кан-Ама представляли собой специально сконструированные так называемые двухместные болиды (сиденье водителя было смещено относительно продольной оси автомобиля, и рядом оставалось "место для механика"), построенные на трубчатой пространственной раме или кузове-монококе, с моторами любого рабочего объема. Теперь это были одноместные гоночные автомобили, двигатели которых не должны были превышать 5000 см³. Помните, ведь Хаас, которого называли крестным отцом нового Кан-Ама, торговал "формулами" фирмы "Лола". Естественно, он не мог не позаботиться о рынке сбыта для своего товара.

Очень популярной в те годы по обе стороны Атлантики была формула 5000. Именно машины этой формулы и стали основой возрожденного Кубка. "Лолу-Т332С" 1974

года оснастили обтекателями колес, и — готово дело — получился автомобиль для Кан-Ама, "Лола-Т333С", выигравший три первые сезона. Стартовое поле оказалось довольно пестрым: помимо английских "лол", "шевронов", "шэдоу" и "марчей", в состязаниях принимали участие такие экзотические для европейца машины, как американские "Спайдер", "Сикейл", "Профит", "Брайтон", "Хоган", "Шки", "Сорбелло", "Хокс", "Фрисби", австралийский "Эльфин" и даже "Порше-908" с обновленным кузовом. Однако разнообразие было кажущимся. Практически все эти машины были переделанными "формулами". Отсюда возникало ощущение некоей вторичности, неоригинальности соревнований.

Но Бог бы с ними, с ощущениями. Главная беда нового Кан-Ама была в отсутствии средств. Денег "Ситикорпа" (до 1980 года), а после его ухода — "Молсона" и "Анхузер-Буша", — хватало на весьма скромные призы. 20 тысяч долларов победителю — такие деньги получали Хьюм и Мак-Ларен еще в 1967 году. В конце 70-х — начале 80-х эти суммы уже не могли привлечь "звезд" мирового автоспорта. А потому среди пилотов Кан-Ама если и встречаются известные имена — Жаки Икс, Патрик Тамбэ, Алан Джонс, Дэнни Салливэн, Бобби Рейхол, Ал Анзер-младший, Джефф Брэбхэм, Тео Фаби, Жак Вильнев, Питер Гетин, Ал Холберт, — то все они появлялись на трассах Канадо-Американского

кубка либо на заре, либо, наоборот, на самом излете своей карьеры.

По мере того как уходили из Кан-Ама примы, угасал зрительский интерес к этим состязаниям. Отчеты о них исчезли со страниц сначала европейских, а потом и американских газет и журналов.

В 1980 году "Лола" предприняла было попытку сконструировать специальные машины — модели 530 и 532, но оснащать готовые "формулы" обтекателями было гораздо проще и дешевле. В последней попытке оживить умирающий Кубок SCCA разрешил в 1981 году использовать моторы с верхним распределительным валом в головке цилиндров (до тех пор запрещенным). Это привело к появлению на трассах Кан-Ама машин формулы 1. Но даже чемпионский "Вильямс-FW07", снабженный боковыми понтонами-обтекателями, не спас положения.

Кан-Ам совсем захирел. Имена трех его последних победителей — Майкл Роу, Рик Мяскевич, Хорст Кролл — вообще ничего не говорят не только европейцам, но и подавляющему большинству американских болельщиков. Наконец, сезон-86 стал последним. Кан-Ам, любимое дитя Америки — гонки, которые были богаче "Инди", быстрее Ф1, колоритнее NASCAR, тихо скончались, оставив редких любителей вздыхать за перечитыванием старых отчетов: "Эх, было время..."

А. МЕЛЬНИК



Инициаторы нового класса "Экссон Уорлд спорт кар" надеются в рамках чемпионата IMSA возродить былую славу Кан-Ама. На снимке А. Садовникова — спорт-прототип "Феррари-333SP" с 12-цилиндровым V-образным мотором (3997 см³, 600 л.с.). Во время своего дебюта в Атланте эти машины заняли первые три места.

ИСТОРИЯ ПОВТОРЯЕТСЯ...



4
RALLYE DE FRANCE
38^e TOUR DE CORSE

Сезон-92 был наверняка одним из самых абсурдных за всю историю чемпионата мира по ралли. Помните, восемь великолепных побед "Лянчи", убедительное лидерство ее пилотов — Юхи Канкунена и Дидье Ориоля — на протяжении почти всего сезона и чемпионский титул... Карлоса Сайнса, "Тойота" которого по-настоящему блеснула лишь в концовке первенства. Не исключено, что подобная ситуация может в точности повториться в нынешнем чемпионате. По крайней мере после корсиканского ралли для этого имеются все предпосылки.

Перед стартом на родине Наполеона в лидерах были все те же Канкунен, Ориоль и Сайнс. Позади, однако, маячил молодой да ранний Делекур,

но вмешаться в спор раллийных аксакалов на этот раз французу было не суждено. Апрельским утром, в 10:50, неподалеку от города Лилля, желтый "Феррари-F40" с Делекуром за рулем столкнулся с "Ситроеном-ZX" раллиста Бернара Безансона. Оба спортсмена остались живы, но Франсуа повредил лицо, а главное — получил перелом правой лодыжки и серьезный вывих левой. Неудивительно, что эта авария вычеркнула француза из фаворитов чемпионата мира, на трассах которого ему теперь не появиться ранее будущего года.

После этого стало ясно — великолепная тройка и на версту никого не подпустит к медалям первенства. Немногие, правда, рискнут предположить,

как она поделит их между собой — не один оракул обжегся на своих предсказаниях еще в 92-м.

Зато на исход 38-го "Ралли Корсика" прогнозов было хоть отбавляй, и во всех безусловным фаворитом и почти стопроцентным победителем считался Дидье Ориоль. О любви француза к асфальту разве только не легенды ходят! Именно здесь, на Корсике, шесть лет назад Дидье открыл счет своим победам на этапах чемпионата мира (тот триумф, кстати, стал единственным для фордовской "Сиерры").

Затем он еще трижды праздновал успех во Франции. И потому понятно, что этот полностью асфальтовый этап первенства считается вотчиной Ориоля. Правда, Карлос Сайнс, уже побе-

ждавший на Корсике, еще в Португалии обещал бросить вызов "шевалье асфальта". Мог отличиться и шотландец Колин Мак-Рей, также славящийся пристрастием к твердому покрытию.

Канкунен не в пример своему товарищу по команде — Ориолю, к асфальту питает если не ненависть, то антипатию точно. Тем не менее финн специально похлопотал у начальства о своем появлении на Корсике, где он не стартовал аж с 1989-го года, желая, не иначе, избавиться от асфальтового комплекса. И хотя даже по заявлениям соперников Юха уже куда более уверенно смотрится на тармаке, в "Тур де Корс" нынешнего сезона от четырехкратного чемпиона мира сюрпризов не ждали. Он их и не преподнес, проигрывая лидеру после первого дня минуту 14 секунд. Ну а лидером, как нетрудно догадаться, стал Ориоль, выигравший в четверг все восемь спецучастков. Следом утвердились "субару" Сайнса и Мак-Рей. Но, видимо, не заладились отношения молодого шотландца с Фортуной — в Португалии у него отказал мотор, в Монако шансов на успех его лишили французские болельщики, не повезло Колину и на Корсике — он врезался в скалу. С дышащим на ладан рулевым управлением Мак-Рей доплелся до финиша СУ, но к старту очередного допа залечить рану "Импресы" механикам не удалось.

Испанский "матадор", уже успевший позабыть вкус крови — последняя победа "Дона Карлоса" датируется 1992-м годом, — на автомобиль пожаловаться не мог, однако проигрывал Ориолю более полуминуты: "Дидье знает здешние дороги наизусть! Завтра я, конечно, сделаю все возможное, чтобы достать его, но, признаться откровенно, быстрее ехать не могу!"

Сдержав обещание, с самого утра в пятницу "матадор" перешел в наступление и скостил десять секунд отставания. Ориоль в долгу не остался и на опасно-узких горных лабиринтах практически восстановил статус-кво. В тот же день, 6 мая, корсиканское ралли подтвердило свою дурную репутацию. Итальянец Жанфранко Кунико (тот самый, что одержал победу в прошлогоднем "Сан-Ремо"), заменивший в "Форде" травмированного Делекура, в одном из десятка тысяч поворотов "Тур де Корс" потерял контроль над своим "Эсфортом" и вонзился в стену. Шедший до этого на пятой позиции экипаж не пострадал, но от удара стена разрушилась, и сидевшие на ней зрители рухнули наземь. С многочисленными переломами трое болельщиков были переправлены в местный госпиталь.

Многие посчитали, что последние двести с хвостиком километров корсиканского маршрута станут уже чистой формальностью для Ориоля, но именно тогда Сайнс в отчаянном броске на

одном только участке "Нотр-Дам де ла Серра-Ольмо" отыграл 16 секунд, затем еще семь. Был момент, когда синюю "Субару" испанца от белой "Тойоты" француза отделяло лишь девять секунд!

"Что-то было неладно с машиной, но потом все встало на свои места" — скажет после финиша Ориоль. Все действительно встало на свои места, только когда у Сайнса забарахлило рулевое управление, а на самом длинном 43-километровом допе ралли француз на 48 секунд улучшил свое же рекордное время двухгодичной давности.

Сенсация все же состоялась — 30-летний итальянец Андреа Агини на "Селике" частной команды объехал заводских пилотов "Форда" и опередил самого Канкунена, лишив тем са-

мым финна лидерства в чемпионате.

И это опять-таки навеивает воспоминания о сезоне—92. На ралли "Сан-Ремо" того года после быстрого схода Ориоля шанс выиграть этап и приблизиться к четвертому титулу появился у Юхи Канкунена, но на пути летучего финна встал тот самый курчавый брюнет из Пизы — Агини. Тогда пилоты "Лянчи" упустили, казалось, уже добытое чемпионское звание. Как-то оно выйдет на этот раз?

История имеет свойство повторяться. К тому же "Импреса" Сайнса сегодня хорошеет на глазах, прямо как "Селика" испанца два года назад...

М. МЕДВЕДЕВ

4 этап

Тур де Корс

5-7 мая, 1207,74/577,53 км, 23 спецучастка

1. Д.Ориоль/Б. Оссели	F	Toyota Celica Turbo 4WD	5:57.46
2. К. Сайнс/П. Майя	E	Subaru Impreza	-0.56
3. А. Агини/С. Фарнокиа	I	Toyota Celica Turbo 4WD	-2.11
4. Ю. Канкунен/Н. Грист	SF/GB	Toyota Celica Turbo 4WD	-2.42
5. М. Биазон/Т. Сивьеро	I	Ford Escort RS Cosworth	-4.47
6. Б. Тири/С. Прево	B	Ford Escort RS Cosworth	-4.59
7. П. Бернадини/Р. Демедарди	F	Ford Escort RS Cosworth	-15.47
8. Ж. Раньотти/Ж. Тиманье	F	Renault Clio Williams	F2 -19.44
9. С. Жордан/Д. Бойере	F	Renault Clio Williams	F2 -23.01
10. М. Массаротто/Ж.-П. Гордон	F	BMW M3	-27.20

Лидер: 1-23 СУ — Ориоль; Победители СУ: Ориоль — 13; Сайнс — 9; Тири — 1.

Соперник	Причина:
4 К. Мак-Рей/Д. Рингер	GB Subaru Impreza руд. управление
10 Д. Кунико/С. Эванджелисти	I Ford Escort RS Cosworth авария

Личный зачет: 1. Ориоль — 47; 2. Канкунен — 45; 3. Сайнс — 37; 4. Биазон — 30; 5 — 6. Ф. Делекур (F), Й. Данкан (EAK) — по 20; 6. К. Шиназукэ (J); 8 — 9. Агини, Тири — по 12; 10. П. Нджире (EAK) — 10. Командный: 1. Toyota — 77; 2. Subaru — 58; 3. Ford — 44; 4. Mitsubishi — 10; 5. Renault — 5; 6. Skoda — 2

Возможно, досадная неполадка лишила Сайнса 14-й победы на этапах чемпионата. Перешагнуть рубеж магической "чертовой дюжины" испанцу не удастся уже полтора года...



НЕМЕЦКИЕ ГОНКИ ДЛЯ РОССИИ



Сергей Леонов — имя первого российского автогонщика, который выйдет на старт немецкого чемпионата в формуле "Юниор". Это стало известно после проведенных в Германии тестов, где вместе с Сергеем участвовали два других москвича — Дмитрий Абримов и Илья Акопов. Возможность попробовать свои силы в этих соревнованиях Леониду предоставило совместное белорусско-германское предприятие JAC в рамках специальной программы под названием "Гонки для России". Напомним, в прошлом году в подобных состязаниях уже дебютировали белорусские спортсмены, выступавшие на машинах, созданных в Минске. А Дмитрий Белобородов на одном из этапов чемпионата вошел в десятку лучших. Ныне ему по силам подняться на пьедестал — так по крайней

мере считает глава фирмы JAC Йохан Кнапп, с которым беседовал наш корреспондент.

— **Господин Кнапп, очевидно, содействие русскому и белорусскому автоспорту — не главное дело Вашей жизни. Чем Вы в основном занимаетесь?**

— Я уже много лет конструирую и строю гоночные автомобили. Именно этот бизнес и привел меня в Минск, где мы создали совместное предприятие по производству машин формулы 3 и "Юниор". На нем, кстати, работают больше 20 человек персонала, еще четверо — в Германии, где трудятся конструкторы, а также специалисты по сбыту продукции, закупкам комплектующих и материалов.

А в январе 1993 года со мной встретился вице-президент Белорусской автомобильной федерации и поинтересовался, как можно по-

мочь развитию автоспорта в стране. После того разговора я навел справки в Германии, реально ли найти спонсоров для этого дела. Откликнулись фирмы БМВ, "Кастроль", немецкий клуб АДАС и другие. Заручившись их поддержкой, мы начали строить для белорусских гонщиков две машины "Юниор", и в конце мая ребята уже вышли на старт первой гонки. Конечно, бюджет команды оказался довольно скромным, но средств все-таки хватило, чтобы начать.

Что же касается последовавших затем контактов с Россией, то это объясняется очень просто. Для спонсоров русский рынок гораздо привлекательнее.

— **Вы ведь раньше уже пытались сотрудничать с Россией, точнее, с Советским Союзом. Вместе с господином Ламлой.**



Юные пилоты из Белоруссии и России пока набираются ума-разума в юниорском чемпионате, а вот бригада белорусских механиков из фирмы JAC уже вовсю трудится с немецким гонщиком формулы 3, выступающим на машине минского производства.

Если не секрет, почему тот проект не состоялся?

— Точной причины я и сам не знаю. Это было в 1988 году. Ко мне обратился Ламла, с которым я тогда не был знаком. Он просто позвонил и предложил разработать автомобиль формулы 3, с тем чтобы выпускать его на таллинском заводе "Кавор". Причем планы у него были весьма далекие, с прицелом на



Технические требования к новой "мальчишеской" формуле были приняты немецким автоклубом в 1990 году и действовали с 1.1.1991 по 31.12.1993 года. Они достаточно просты. Шасси должно быть изготовлено немецкой фирмой "Вайгель Ренн-Техник" или по лицензии этого предприятия. Привод на задние колеса — от серийного четырехтактного мотоциклетного мотора, оснащенного трехкомпонентным каталитическим нейтрализатором отработавших газов. Максимальное число цилиндров — 4, максимальная мощность — 80 кВт (109 л.с.) при 8300 об/мин. Максимальное число передач в КП — 6.

Первой на призыв АДАС откликнулась баварская фирма БМВ, предложив двигатель от мотоцикла K1. В результате на свет появился легкий, достаточно мощный и быстрый гоночный автомобиль для 17—19-летних кандидатов в чемпионы. Вот некоторые его технические характеристики:

Кузов: одноместный, с монококом из кевлара
Длина: 3650 мм
Ширина: 1560 мм
Двигатель: 4-цилиндровый, 4-тактный, рабочий объемом 987 см³
Мощность: 100 л.с.
Максимальное число оборотов: 9000 об/мин
Коробка передач: 5-ступенчатая, механическая
Колеса: "Фондметал" из алюминиевого

сплава, передние — 6x13, задние — 8x13 дюймов
Шины: "Пирелли", передние — 175x530x13, задние — 195x560x13
Подвеска: независимая всех колес на поперечных рычагах, амортизаторы "Билштейн" расположены горизонтально
Масса: 370 кг
Масло: "Кастроль-Формула RS100W60"
Максимальный уровень шума: 98+2ДБ (А)



"ЮНИОР" для ЮНИОРОВ

формулу 1. Мы сделали машину, но денег от Ламлы так и не дождались.

— **Стало быть, Вы работали бесплатно?**

— Выходит так. Впрочем, потом мы просто продали автомобиль, чтобы компенсировать наши затраты. Представляете, как я был удивлен, когда в декабре 1991 года вновь услышал в телефонной трубке голос Ламлы. Он убеждал меня опять поехать в Таллин, говорил, что теперь-то проект серьезный. Я отправился в Эстонию, посмотрел, что там происходило, и быстро понял, что главная беда — сам Томас Ламла. Может быть, поэтому приключения с проектом "ТАРК-АЛЕКО" не отбили у меня охоту сотрудничать с бывшим Союзом. Тем более, по счастью, тогда я уже был знаком с Сашей Сенкевичем, моим нынешним партнером в JAC. Что же до Ламлы, то я считаю его самым крупным мошенником из тех, с кем довелось встречаться.

— **Однако он говорил, что его подвел другой партнер по проекту — завод АЗЛК.**

— Каждый сам определяет степень своей вины. Еще раз повторюсь: Ламла — человек, с которым даже ругаться нельзя, можно только подраться.

— **Пожалуй, вернемся к нынешним Вашим заботам. Возникают ли у Вас какие-нибудь особые проблемы с белорусскими или русскими гонщиками?**

— Я бы не сказал, что есть какие-либо принципиальные отличия в работе с немецкими или, скажем, русскими гонщиками. Основная проблема — языковая.

— **Устраивает ли Вас уровень начальной подготовки наших пилотов?**

— Он был не очень высок. Впрочем, это объяснимо. Ребята впервые после карта сели за руль "формулы". Однако на примере белоруссов могу сказать, что в ходе сезона они заметно прогрессировали.

— **Любопытно узнать: участие русских гонщиков в формуле "Юниор" — это конечная цель или у них есть дальнейшая перспектива в рамках программы "Гонки для России"?**

— Очень многое будет зависеть от экономических факторов. Но если отвлечься от финансовой стороны дела, то наш проект видится долгосрочным.

— **Ваша поддержка российского автоспорта — это чистая благотворительность или Вы все же**

преследуете какие-то конкретные коммерческие цели?

— Очень хорошо помню, как сам был молодым гонщиком, и тогда, увы, никто меня не поддержал. Может быть, в этом причина того, что в последнее время я стараюсь помогать юным спортсменам — немецким, белорусским, русским. "Гонки для России" — программа, которой я занимаюсь пока из любви к автоспорту. Хотя не скрываю, что в будущем рассчитываю и на коммерческий успех. И потом я сейчас знакомлюсь со многими интересными людьми, которые в дальнейшем, может статься, окажутся полезными в моем деле.

— **Вы обмолвились, что сами выступали в соревнованиях. Были ли у Вас какие-нибудь успехи на гоночных трассах?**

— Сам я ездил всего три года. В 1976-м вынужден был закончить выступления из-за того, что, как я уже говорил, у меня не хватало денег. Но уже через два года вернулся в спорт как конструктор. Занимался постройкой шасси картов, а в 1985 году присоединился к команде Ф1 "Цакспид", где отвечал за все пластиковые детали. С конца 80-х, можно сказать, был свободным конструктором — строил машины формулы 3, "Форд", "Юниор".

— **В чемпионате Японии Ф3 на Вашей машине выступал англичанин Энтони Рид...**

— Это был автомобиль, сделанный уже в Минске.

— **Насколько я знаю, Рид отказался от него, пересев на "Даллару".**

— Тот автомобиль был изготовлен с большим опозданием. Мы приехали в Японию тестировать его только за две недели до начала чемпионата. К тому же здорово намаялись с оригинальной коробкой передач.

— **Скажите, собирается ли фирма JAC в будущем составить конкуренцию той же "Далларе", например?**

— Конечно, у нас есть такие намерения, но это очень непросто. Кроме того, чтобы доказать, что автомобиль хорош, нужны еще и хорошие гонщики.

— **Надеюсь, хорошие гонщики вырастут с Вашей помощью в России.**

— Не сомневаюсь в этом. Надо лишь чуть подождать. Я не вижу принципиальных причин, которые мешали бы этому.

ВО ВСЕМ НУЖНА СНОРОВКА, ЗАКАЛКА, ТРЕНИРОВКА

Эту нехитрую мысль старого тренера из кинофильма "Первая перчатка" вряд ли кто возьмется оспаривать. Вот и участники европейского чемпионата по ралли-кроссу, который проходит с апреля по октябрь и включает одиннадцать этапов, используют любую возможность, чтобы лишний раз выйти на старт в сильной компании.

Так англичане Барри Скуибб и Уилл Голлоп и до начала первенства, и в перерыве между первым и вторым этапами участвовали в национальном чемпионате, где соперниками их "эскорт" являются не кто-нибудь, а "Эм-Джи-Метро-6R4", знаменитые раллийные машины группы В. Чемпион Европы Жан-Люк Пейе и вице-чемпион Кеннет Хансен также не упускают случая подтвердить свои национальные титулы.

Сложнее нашим гонщикам. В России ралли-кросса практически не существует, поэтому Владимиру Макарову и Александру Ерофеву из уфимской команды "Новый" пришлось решать сложную задачу. Какой "гимнастический зал" выбрать для тренировок, чтобы не потерять даром три недели, разделяющие австрийский и португальский этапы чемпионата? Менеджер команды Владимир Тягунов предложил автокроссовое первенство Европы (см. АМС, 1994, № 6). И как вскоре оказа-

лось, не ошибся: "кроссовая тренировка" в Шлюхтерне принесла в Португалии свои плоды.

Правда, состязания в Лусаде начались для уфимцев с разочарования. Едва начались квалификационные заезды — а их в ралли-кроссе проводят в три серии по четыре круга, — как прекратил борьбу Макаров. "Кончился" двигатель. Зато когда подвели итоги первой квалификационной серии, в лагере "Новоила" воцарилось радостное возбуждение — Ерофеев показал шестое время! Следующая серия, и Александр седьмой. Это был хороший задел — ведь на этой стадии

соревнований в зачет идут именно места, причем два лучших из трех.

Результаты квалификации в ралли-кроссе чрезвычайно важны. Пожалуй, даже важнее, чем в формуле 1. Ведь в чемпионате мира даже у последнего пилота на старте сохраняются шансы — пусть теоретические — на победу в Гранпри. А уж на место в шестерке — тем более. В ралли-кроссе все не так. Пятеро лучших автоматически обеспечивают себе место в финале А, стало быть, и строчку не ниже пятой в итоговом протоколе этапа. Следующая шестерка стартует в финале В, победитель которого

становится шестым участником финала А. Так что только 11 лучших пилотов квалификации имеют шанс получить двадцать победных очков. Остальные — а в Лусаду, например, приехало 30 спортсменов из девяти стран — могут рассчитывать лишь на места не выше 12-го.

На первом этапе в Австрии уфимцы остановились как раз на этом рубеже. А вот в Португалии Ерофеев, показав восьмой результат в предварительных заездах, пробился в финал В. И там не ударил в грязь лицом, пропустив вперед лишь пятикратного чемпиона Европы норвежца Мартина Сканке и очень сильного в прошлом раллиста шведа Пера Эклунда.

Чуть меньше десяти секунд отделило Александра от главного заезда португальского этапа, и это позволяет надеяться, что перспективы у уфимцев очень неплохие. Во всяком случае теперь ясно, что гонщикам "Новоила" по силам войти в шестерку чемпионата Европы.

О борьбе же за медали, наверное, говорить пока рано. Их, по всей видимости, разыграют Хансен, Сканке и Пейе. Причем шансы первого выглядят предпочтительнее. В нынешнем году Кеннет при финансовой поддержке шведского филиала нефтяного концерна "Шелл" и технической помощи "Ситроен Спорт" подготовил новый вариант полноприводного "Ситроена-ZX". Машина, на которой Хансен год назад всего очко уступил чемпиону Европы, стала мощнее и на 60 килограммов легче.

Пейе, очевидно, столкнется с "детскими болезнями" своей "Ксантии" — машины совершенно новой, впервые вышедшей на трассы ралли-кросса. А 49-летний Сканке, которого считают самым искусным пилотом первенства, в последние годы ездит не слишком стабильно, чередуя блестящие победы с невыразительными выступлениями. Подтвердила это и гонка в Лусаде — буквально чудом попав в число 11 лучших (он получил "баранку" в первой квалификационной серии и был лишь 12-м во второй), норвежец прекрасно провел оба финальных заезда.

Спортивное долголетие Мартина не может не вызвать уважения. И наводит на мысль, что уфимцы, едва перешагнувшие тридцатилетний рубеж, имеют все шансы закрепиться в компании сильнейших европейского ралли-кросса.

А. МЕЛЬНИК

2 этап

Лусада, Португалия

8 мая. Дивизия 2 (гр. А), 6 кругов, 32,76 км

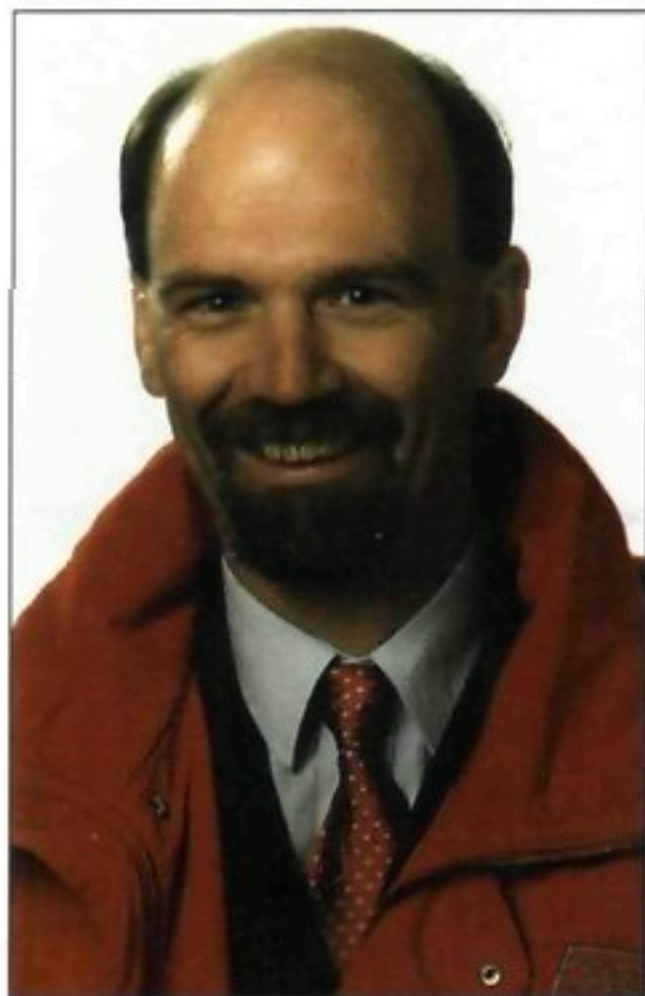
				Очки	Квалификация
1. К. Хансен	S	Citroen ZX 16V 4x4	4.32,210	20	2
2. М. Сканке	N	Ford Escort RS 2000	-2,274	17	10
3. Ж.-Л. Пейе	F	Citroen Xantia 4x4	-6,971	15	1
4. М. Ериберг	S	Ford Escort RS Cosworth	-8,355	13	3
5. Б. Скуибб	GB	Ford Escort X-Trac Cosworth	-23,923	12	5
6. У. Голлоп	GB	Peugeot 306 Turbo 16	-3 кр.	11	4
7. П. Эклунд	S	Subaru Impreza BiTurbo	4.15,444	10	9
8. А. Ерофеев	RUS	Renault 21 Turbo Quadra	-5,699	9	8
9. Б. Виклунд	S	Nissan Sunny GTi-R	-44,458	8	7
10. Т. Кристоферссон	S	Audi Quattro S2	-1 кр.	7	6
11. С. Андерссон	S	Audi S2	-1 кр.	6	11
12. К. Вереекен	B	Ford Escort RS Cosworth		5	13
13. Х. Айгенбауэр	A	Audi S2		4	15
14. Ж. Сантуш	P	Lancia Delta HF		3	14
15. Э. Гайзельхофер	A	Audi S2		2	16
16. Х. Бика	P	Lancia Delta HF		1	12

Лучший круг: в финале А — Сканке — 43,651 (75,05 км/ч); в финале В — Эклунд — 40,857 (80,182 км/ч); в квалификации — Хансен — 4 круга за 2.43,451.

Личный зачет: 1. Хансен — 40 очков; 2. Эклунд — 27; 3—4. Ериберг, Скуибб — по 25; 5. Кристоферссон — 22; 6. Голлоп — 21; 7. Сканке — 18; 8. Пейе — 17; 9. Андерссон — 15; 10. Виклунд — 14; 11. Ерофеев — 13... 16. В. Макаров — 5.



"АУДИ" ОБЕЩАЕТ СПРАВИТЬСЯ С ЛЮБЫМИ ПРОБЛЕМАМИ



Нынешние спортивные интересы завода "Ауди" лежат в области гонок на легковых автомобилях. В иерархии этих соревнований "четыре кольца" занимают сегодня примерно то же положение, что, скажем, "Бенеттон" в Ф1. В сезоне-94 "ингольштадтский экспресс" вышел на старт сразу двух европейских чемпионатов: итальянского, а также вновь организованного конкурента первенства DTM — немецком Кубке ONS ADAC. Предлагаем беседу с управляющим отделом спорта "Ауди" доктором Вольфгангом Ульрихом, посвященную, в основном, соседству в Европе двух классов легковых гоночных автомобилей.

— Д-р Ульрих, новый кубок ONS ADAC для легковых автомобилей проводится по международным "двухлитровым" правилам. Не кажется ли Вам, что класс 2 в Германии ждет судьба некоего второстепенного класса?

— Определенно нет. Автомобили, подготовленные по правилам класса 1, соревнуются лишь в немецком чемпионате DTM. Все же другие европейские страны отказались от него в пользу вто-

рого класса, который превратился в ту категорию, где представлены производители, желающие участвовать в различных национальных чемпионатах с одним и тем же автомобилем. Все дело в концепции. Класс 1 — это настоящие гоночные автомобили, кузова которых стилизованы под серийные. Класс 2, напротив, — "конвейерные" автомобили, трансформированные в хорошие гоночные. Автозаводы, которые соревнуются в классе 1, просто целенаправлены в основном на рынок Германии.

— Не беспокоит ли Вас соседство в Германии двух схожих чемпионатов по гонкам на легковых автомобилях?

— С какой стороны посмотреть: чемпионат DTM развивается на протяжении нескольких лет, Кубок ONS ADAC дебютирует. Естественно, в первый год составить конкуренцию DTM новорожденному кубку вряд ли удастся.

Однако, с другой стороны, если взглянуть на разнообразие представленных в новой серии марок автомобилей и пилотов, а в Кубке принимают участие заводские команды "Ауди", БМВ, "Форд", "Ниссан" и "Тойота", среди гонщиков можно выделить Франка Биелу, Алекса Бургшталера, экс-пилотов Ф1 Ханса-Иохима Штука, Джонни Секотто, Эммануэле Пирро и Тьерри Бутсена, то, уверен, мы не будем чувствовать себя ущемленными.

— В чем по-Вашему сильные стороны класса 2?

— Со спортивной точки зрения категория 2, мне кажется, более интересна, чем первая. Ведь автомобили очень близки по своим возможностям. Гонки, безусловно, только выигрывают от этого, тем более, если в них принимают участие пилоты самого высокого уровня.

— Какие изменения претерпела конструкция "Ауди-80" в течение зимы?

— С момента окончания прошлого сезона мы внесли в наш автомобиль целый ряд усовершенствований. В основном они коснулись аэродинамики, а также двигателя и трансмиссии.

— Какие надежды Вы связываете с нынешним сезоном?

— "Ауди" хочет выигрывать во всех соревнованиях, в которых только принимает участие. Мы пришли в итальянское первенство и вернулись в немецкое для того, чтобы побеждать. Это наша цель. Правда, в любом деле нас могут подстеречь неожиданности, иногда отнюдь не приятные. Однако такая сильная команда, как мы, способна, думаю, справиться с любыми проблемами.



КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

Формула 3000. Международный чемпионат ФИА.

I этап, Сильверстоун, Великобритания, 2 мая: 1. Ф. Лагорс (F); 2. Д. Култард (GB, оба — "Рейнард-94D-Косворт"); 3. Ж. де Ферран (BR, "Рейнард-94D-Джалл"); 4. В. Соспири (I); 5. Х. Нода (J, оба — "Рейнард-94D-Косворт"); 6. Д. Коттаз (F); 7. М. Папис (I, оба — "Рейнард-94D-Джалл"); 8. Ж.-К. Буйон (F, "Рейнард-94D-Косворт"); 9. Х. Хене (E, "Лола-T94/50-Косворт"); 10. О. Гавин (GB, "Лола-T94/50-Джалл").

Чемпионат NASCAR

III этап, Ричмонд, 6 марта: 1. Э. Эрван; 2. Р. Уоллас (оба — "Форд-Тандерберд"); 3. Дж. Гордон; 4. Д. Эрнхардт (оба — "Шевроле-Лумина"); 5. К. Петти ("Понтиак-Гран-при"); 6. М. Мартин ("Форд-Тандерберд").

IV этап, Атланта, 13 марта: 1. Эрван; 2. М. Шеперд ("Форд-Тандерберд"); 3. Д. Уолтрип ("Шевроле-Лумина"); 4. Бартон ("Форд-Тандерберд"); 5. Мартин.

V этап, Дарлингтон, 27 марта: 1. Эрнхардт; 2. Мартин; 3. Б. Эллиот ("Форд-Тандерберд"); 4. Д. Джаррет ("Шевроле-Лумина"); 5. Л. Спид ("Форд-Тандерберд"); 6. Эрван.

Чемпионат IMSA

I этап, "24 часа Дайтоны", 5—6 февраля, "Экссон Уорлд спорте кар", "Экссон Сьюприм GT": 1. П. Джентилонци — С. Пруэтт — Б. Лейтцингер — С. Миллен (USA, "Ниссан-300ZX"); 2. Д. Дюпюи — Х. Пареха — Б. Воллек — Дж. Леконт — Ю. Барт (F/E/F/F/D, "Порше-911-Турбо"); 3. Д. Эбелинг — К. Влазик — У. Рихтер — Г. Доеблер (D, "Порше-911-RSR"); 4. М. Сандридж — Х. Гросс — Б. Майландер — Ф. Катхоффер (USA/D/D/D, "Порше-911-RSR"); 5. И. Хойер — Р.-К. Смит — П. Кобб — Т. Риггинс (USA, "Олдсмобил-Катласс"); 6. Ф. Конрад — А. Херрман — М. Сала — К. Озер (D/BR/BR/NL, "Порше-911-RSR").

II этап, "12 часов Себринга", 19 марта, "Экссон Уорлд спорт кар", "Экссон Сьюрим GT": 1. С. Миллен — Д. О'Коннел — Д. Мортон (USA, "Ниссан-300ZX"); 2. Д. Белл — Э. Уоллас — Д. Уивер (GB, "АТС-Спайс-Шевроле"); 3. О. Даунинг — У. Тейлор — Т. Мак-Адам (USA, "Кудзу-DG3-Мазда"); 4. Э. Эванс — Р. Бенгли — Лейтцингер (USA/CDN/USA, "Спайс-Шевроле"); 5. Сандридж — Дж. Варде — Н. Хэм (USA, "Порше-911-RSR"); 6. Д. Пейс — Б. Хамлет — Б. Уодделл (USA, "Ниссан-240SX").

Чемпионат Франции по гонкам на легковых автомобилях

I этап, Ногаро, 3 апреля, 1-й заезд: 1. А. Аелло; 2. Я. Дальма (оба — F, "Пежо-405Mi16"); 3. А. Кудини (F, "Опель-Вектра-GT"); 4. И. Мюллер (F, BMB-318i); 5. Ф. Жиру (F, "СЕАТ-Толедо"); 6. Ф. Гаш ("Форд-Мондео"). 2-й заезд: 1. Мюллер; 2. Гаш; 3. Дальма; 4. Жиру; 5. Ж.-Д. Делетраз (F, "СЕАТ-Толедо"); 6. С. Ортелли (F, "Пежо-405Mi16"). Финальная классификация: 1. Дальма; 2. Мюллер; 3. Гаш; 4. Жиру; 5. Делетраз; 6. Ортелли.

Чемпионат Великобритании по гонкам на легковых автомобилях

I этап, Тракстон, 3 апреля: 1. Г. Тарквини (I, "Альфа-Ромео-155-Twin Spark 1.8"); 2. Д. Клеленд (GB, "Воксхолл-Кавальер-16V"); 3. Л. Симони (I, "Альфа-Ромео-155-Twin Spark"); 4. И. Винкельхок (D, BMB-318i); 5. С. Соупер (GB, BMB-318i); 6. У. Хой (GB, "Тойота-Карина-Е"); 7. А. Меню (CH, "Рено-Лагуна"); 8. П. Уотте (GB, "Пежо-405Mi16"); 9. Д. Лесли (GB, "Мазда-Кседос-6"); 10. К. Одор (GB, "Ниссан-Примера-2.0GT"); II этап, Брэндс-Хэтч, 17 апреля, 1-й заезд: 1. Тарквини; 2. Симони; 3. Клеленд; 4. Э. Роуз (GB); 5. П. Радисич (NZ, оба — "Форд-Мондео-Гиа"). 2-й заезд: 1. Тарквини; 2. Клеленд; 3. Роуз; 4. Радисич; 5. Дж. Аллам (GB, "Воксхолл-Кавальер 16V"). Личный зачет: 1. Тарквини — 72 очка; 2. Клеленд — 48; 3. Роуз — 22; 4—5. Симони, Радисич — по 18.

Чемпионат Германии по гонкам на легковых автомобилях

I этап, Цольдер, Бельгия, 10 апреля, 1-й заезд: 1. А. Наннини (I, "Альфа-Ромео-155V6Ti"); 2. Р. Аш (D, "Мерседес-Бенц-S180"); 3. Дж. Франча (I, "Альфа-Ромео-155V6Ti"); 4. Й. ван Оммен (D, "Мерседес-Бенц-S180"); 5. Э. Лор (D, "Мерседес-Бенц-S180"); 2-й заезд: 1. Наннини; 2. Аш; 3. Франча; 4. ван Оммен; 5. К. Людвиг (D, "Мерседес-Бенц-S180"); II этап, Хок-

кенхайм, 24 апреля, 1-й заезд: 1. К. Тийм (DK, "Мерседес-Бенц-S180"); 2. ван Оммен; 3. Н. Ларини (I, "Альфа-Ромео-155V6Ti"); 4. Наннини; 5. Людвиг. 2-й заезд: 1. Наннини; 2. Тийм; 3. К. Росберг (SF); 4. М. Ройтер (D, оба — "Опель-Калибра-V6"); 5. К. Даннер (D, "Альфа-Ромео-155V6Ti"); Личный зачет: 1. Наннини — 70 очков; 2. Тийм — 41; 3. ван Оммен — 35; 4. Аш — 30; 5. Франча — 27; 6—7. Лор, Людвиг — по 22.

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

Чемпионат мира

IV этап, Херес, Испания, 8 мая. Класс 250 см³: 1. Ж.-Ф. Руджиа (F, "Априлия"); 2. Д. Ромбони (I); 3. Р. Вальдман (D); 4. Т. Окада; 5. М. Аоки (оба — J); 6. Л. д'Антин (E, все — "Хонда"); 7. Ж.-М. Бэйль (F, "Априлия"); 8. Т. Харада (J, "Ямаха"); 9. В. Зелленберг (NL, "Хонда"); 10. Э. Сутер (CH, "Априлия"). Личный зачет: 1. Окада — 69 очков; 2. М. Бьяджи (I, "Априлия") — 63; 3. Ромбони — 61; 4. Руджиа — 60; 5. Л. Капиросси (I, "Хонда") — 52; 6. Вальдман — 35.

Класс 125 см³: 1. К. Саката (J); 2. П. Оттль (D); 3. Х. Торонтеги (E, все — "Априлия"); 4. Н. Уеда (J); 5. Д. Раудис (D); 6. Т. Цуджимура (J); 7. О. Кох (D); 8. Л. Бодельер (NL, все — "Хонда"); 9. Х. Мартинес (E, "Ямаха"); 10. М. Токудоме (J, "Хонда"). Личный зачет: 1. Саката — 90 очков; 2. Оттль — 53; 3. Уеда — 47; 4. Цуджимура — 46; 5. Торонтеги — 39; 6. Мартинес — 32.

Мотоциклы с коляской

I-й этап, Донингтон, Великобритания, 2 мая: 1. Д. Бриндли — П. Хатчинсон (GB, LCR-ADM); 2. М. Безигер — Эгли (CH, LCR-ADM); 3. С. Уебстер — А. Хаэнни (GB/CH, "Краузер"); 4. Б. Бриндли — С. Уайтсайд (GB, "LCR-Ямаха"); 5. П. Гудель — Ч. Гудель (CH, LCR-ADM).

ГОНКИ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ

Чемпионат мира

I этап, "24 часа Ле-Мана", Франция, 16—17 апреля: 1. Т. Раймер/А. Морилла/Ж.-Л. Баттистини (GB/F/F, "Кавасаки"); 2. А. Виейра/Х. Кюн/Р. Никотте (F, "Хонда"); 3. Б. Боньюи/П. Моннэре/Х.-Э. Гомез (F, "Сузуки"); 4. В. Виволи/П. Камбрэ/О. Ульман (F, "Сузуки"); 5. Х. Граф/С. Амбро/Р. Амман (CH, "Кавасаки"); 6. К. Гийо/Ж.-Ф. Дамиде/П. Гийго (F, "Хонда"); 7. Б. Сулон/М. Амальрик/В. Вейлле (F, "Хонда"); 8. С. Давид/Ж.Л. Романенс/П. Круммахер (CH, "Хонда"); 9. Е.Л. Эрбетта/Ж.П. Лебланк/Ж. Маршан (F, "Хонда"); 10. Х. Петит/П. Лелан/А. Агогью (F, "Хонда").

СУПЕРБАЙК

Чемпионат мира

I этап, Донингтон-Парк, Великобритания, 2 мая. 1-й заезд: 1. К. Фогарти (GB, "Дукати"); 2. А. Слайт (NZ, "Хонда"); 3. Ф. Пировано (I, "Дукати"); 4. С. Рассел (USA, "Кавасаки"); 5. Дж. Фалаппа (I, "Дукати"); 6. С. Крафар (NZ, "Хонда"). 2-й заезд: 1. Рассел; 2. Слайт; 3. Фогарти; 4. Т. Корсер (AUS, "Дукати"); 5. Фалаппа; 6. Крафар. Личный зачет: 1. Фогарти — 35 очков; 2. Слайт — 34; 3. Рассел — 33.

ТРИАЛ

Чемпионат мира

I этап, Килброни, Северная Ирландия, 17 апреля: 1. Х. Таррес (E, "Гас-Гас"); 2. Т. Ахвала (SF, "Фантик"); 3. М. Коломер (E, "Бета"); 4. Х. Понс (E, "Гас-Гас"); 5. С. Колли (GB); 6. Д. Босис (I); 7. Т. Нарита (J); 8. Д. Лампкин (GB, все — "Бета"); 9. Б. Камоцци (F, "Скорпа"); 10. Р. Крофорд (IRL, "Ямаха").

II этап, Хотон Тауэр, Англия, 24 апреля: 1. Лампкин; 2. Коломер; 3. Таррес; 4. Понс; 5. А. Гарсиа (E, "Гас-Гас"); 6. Ахвала; 7. Колли; 8. Босис; 9. Д. Мильо (I, "Гас-Гас"); 10. Камоцци.

III этап, Бильштайн, Бельгия, 15 мая: 1. Ахвала; 2. Гарсиа; 3. Коломер; 4. Таррес; 5. Нарита; 6. Лампкин; 7. Понс; 8. Мильо; 9. Камоцци; 10. Г. Джарвис (GB, "Скорпа"). Личный зачет: 1. Таррес — 48 очков; 2—3. Ахвала, Коломер — по 47; 4. Лампкин — 38; 5. Понс — 35; 6. Гарсиа — 33; 7. Колли — 25; 8. Босис — 22; 9. Камоцци — 20; 10. Мильо — 19.

ЖАН АЛЕЗИ

Ему повезло еще до рождения. Родители Жана, сицилийцы, переехали жить во французский город Авиньон. Поэтому, когда в июле 1989 года на Гран-при в Маньи-Кур за рулем "Тиррела" появился новичок с французским именем и итальянской фамилией, его поддерживали болельщики обеих стран. А всего через несколько месяцев Аlesi, обойдя на старте "Мак-Ларен" самого Сенны, целых 30 кругов лидировал в гонке на Большой приз США. Французы ликовали — на подмогу трехкратному чемпиону мира Алену Просту пришел еще один их соотечественник — более молодой и, похоже, не менее талантливый. Волновались и итальянцы — легендарной "Скудерии Феррари" срочно требовалась "свежая кровь", а ведь они считали Аlesi настоящим итальянцем.

Неудивительно, что уже третий свой сезон в формуле 1 Жан встречал в кокпите "гарцующего жеребца из Маранелло". Однако после семи лет почти непрерывных успехов — вице-чемпион формулы "Рено", чемпион формулы 3, чемпион формулы 3000, два серебряных кубка в Гран-при США и Монако — в "Феррари" его карьера немножко застопорилась. Скорее всего виноваты в этом были не водительские качества Аlesi, а техническое отставание "Феррари". Фанаты на трибунах по-прежнему скандировали имя своего любимца, но очков с каждым годом Жан набирал все меньше, и надежды в сердцах болельщиков постепенно стали угасать.

Но Жан еще верит в свою счастливую звезду. И уже дважды отклонил предложение Фрэнка Вильямса поменять Маранелло на Дидкот. Ведь "Феррари" — команда его мечты.

