

АМС

ПЕРВЫЙ РУССКИЙ АВТОМОТОСПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ

ФОРМУЛА 1
ПОСЛЕ
ЧЕРНОГО УИКЭНДА

За рубежом

8

1994



ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

ДОЛЖНО ПРОДОЛЖАТЬСЯ

SHOW MU



ST GO ON



КАРЛ ВЕНДЛИНГЕР

Без четверти девять утра в четверг, 12 мая, в пресс-центре Гран-при Монако было немногочленно. Первые, так называемые свободные, неофициальные тренировки, начинающиеся обычно в девять, интересуют только представителей трех-четырех телеграфных агентств да корреспондентов специализированных журналов и газет. Вот почему бумажная ленточка, медленно выползавшая из стрекочущего аппарата, не привлекла ничьего внимания.

“UPI. 12 мая. 8:47. Сидней. Экс-чемпион мира Алан Джонс не согласен с Михаэлем Шумахером и Деймоном Хиллом, которые считают, что причиной трагических аварий, происшедших в Имоле, стал запрет электронных систем. “Только люди, ничего не понимающие в автогонках, закатывают истерику. Но для моих ушей визг резины по асфальту на поворотах, бешеные заносы — прекрасная музыка. Что за интерес платить большие деньги, чтобы приехать на Гран-при и увидеть скучный поезд из 26 “формул”, идущий по трассе, словно по рельсам?”

Ровно через 71 минуту, когда до окончания утренней “разминки” оставалось несколько десятков секунд, из тоннеля на скорости около 290 км/ч вырвался черный “Заубер” Карла Вендлингера. Этот участок трассы — один из самых сложных в Монако. После затяжного и очень скоростного правого поворота, который, собственно, представляет собой тоннель, автомобили выскакивают на короткую прямую, где им предстоит затормозить до 60 км/ч, чтобы попасть в S-образный поворот “Шикан”, выводящий на набережную. Что произошло в этот момент с машиной Вендлингера, никто так и не узнал. Как признал через несколько часов пресс-атташе “Заубера”, единственное, что можно утверждать с уверенностью — пилот начал торможение на 13 метров позже, чем сделал это на предыдущем круге. Так или иначе, сразу после выхода из тоннеля заднюю часть автомобиля стало стремительно сносить вправо. “Заубер” не вписался в поворот и на скорости около 160 — 165 км/ч правым задним колесом ударился в пластиковые баки с водой, служащие в этом месте как бы подушкой перед металлическими барьерами ограждения.

Авария не выглядела очень уж страшной. Почти целую машину обступили врачи, располагавшиеся именно в этом повороте, и сразу же принялись за пострадавшего. Вендлингеру сделали необходимые уколы и на “скорой помощи” немедленно доставили в монакский Госпиталь княгини Грейс.

Однако через полтора часа в боксах стало известно, что положение австрийца гораздо серьезнее, чем полагали вначале. Врачи не обнаружили никаких повреждений, ничего не показал и рентген. Диагноз позволила установить энцефалограмма. “Контузия, травма головы, отек мозга”, — было написано на листочке бумаги, появившемся в 11:35 на двери приемного покоя больницы “Сен-Рош” в Ницце, куда Вендлингера доставили из Монако.

SHOW MUST GO ON



Именно в этом повороте едва не оборвалась жизнь австрийского гонщика.

“Положение очень серьезно, — сказал собравшимся в больнице журналистам доктор Доминик Гримо. — И в ближайшие часы может еще ухудшиться. Существует опасность осложнений. Сейчас оперировать нельзя, и мы не можем сказать, сумеем ли сохранить пациенту жизнь”.

Эта авария стала той самой каплей, переполнившей чашу. Еще не успели увянуть цветы на могилах Айртона Сенны и Роланда Ратценбергера, погибших на Гран-при Сан-Марино, как в Монте Карло произошла еще одна трагедия.

Общественное мнение было возмущено. “Остановите убийство!” — требовали газетные заголовки. Нужно что-то срочно изменить, это было ясно всем. Вот только что? О необходимости изменений говорили все — от официального органа

Ватикана газеты “Ль Оссерваторе Романо” до министра внутренних дел Бельгии. Естественно, мнения, высказываемые при этом, были самыми разными. Одни призывали снизить мощность моторов машин формулы 1, другие — отменить Гран-при Монако, третьи — запретить автогонки вообще.

Шум, поднятый прессой, был столь велик, что растерялся даже многоопытный президент ФИА Макс Мосли: “Хуже всего, что все эти аварии происходят в местах, где случиться ничего не должно...” И только Ники Лауда сохранял спокойствие: “Все, что сейчас нужно — это точно установить причины всех инцидентов”. Но его голос, к сожалению, остался гласом вопиющего в пустыне.

Уже вечером в четверг на встрече с Мосли

руководители команд внесли свои предложения по повышению безопасности автогонок формулы 1. Их было два. Первое — ограничить скорость автомобилей в зоне боксов до 80 км/ч. Второе — провести немедленную проверку всех автодромов формулы 1 с особым упором на меры безопасности в “неопасных” местах, то есть там, где автомобиль может вылететь с трассы в результате технической неисправности или ошибки пилота.

И то и другое было важно. Второе — просто необходимо. И все же о причинах аварий никто так и не сказал ни слова. Между тем уже Марио Андретти предупреждал из своего американского далека: “Аварии каждый раз случались в месте, где вроде бы нельзя потерять контроль над машиной. Если это происходит, сам собой рождается вопрос: что случилось?”

Ответ в данном случае однозначен — неисправность. Механическая или аэродинамическая неисправность”.

Аварии Лехто и Алези, Сенны и Ратценбергера, наконец, случай с Вендлингером произошли практически в одном и том же месте — на выходе из скоростного поворота. И это, естественно, наталкивает на мысль о какой-то общей причине, об одной какой-то неисправности — “механической или аэродинамической”.

Так же естественно, что с этим вопросом журналисты обратились к президенту Международной автомобильной федерации. И “хитрая лиса” Мосли мгновенно понял, чем дело пахнет. Забыв о том, что говорил всего несколько часов назад, он с пеной у рта защищал честь мундира: “Причины четырех из пяти аварий в Имоле и Монте-Карло абсолютно ясны. И ни одна из них не имеет ничего общего с отменой электроники. Говорят, что запрет электронных систем сделал машины формулы 1 трудноуправляемыми, а значит — более опасными. Это абсурд! Плохо отлаженным автомобилем с обычной подвеской трудно управлять. Но столь старая истина известна любому новичку. Это не опасно! А вот внезапный отказ электроники был действительно опасным. Сейчас же наша задача номер один — сделать так, чтобы гонки продолжались. Обеспечив, разумеется, безопасность участников и зрителей. Большой приз Монако был, есть и будет. Может быть, в этом году несколько иначе, но — будет”.

Что да, то да — несколько иначе. Впервые за последние 35 лет в Гран-при Монако не участвовал ни один чемпион мира формулы 1. Больше того — ни один из нынешних пилотов никогда не выигрывал эту гонку. А такого не случалось с 1929 года, когда на улицы средиземноморского княжества впервые выехали гоночные автомобили, прообразы сегодняшних “формул”.

Но — “шоу маст гоу он”, “представление должно продолжаться”, как пел в своей знаме-

нитой песне смертельно больной Фредди Меркьюри, прекрасно зная, что для него шоу будет продолжаться всего несколько месяцев. Вот и гонка в Монте-Карло обязана была состояться. Даже несмотря на то, что не было теперь главного героя — “король Монако”, победитель шести Гран-при этой страны, “бразильский волшебник” Айртон Сenna разбился за две недели до того, в Имоле. “Трудно найти слова, когда ваша пятилетняя дочь спрашивает, правда ли, что Сenna умер, — сказал пилот “Мак-Ларена” Мартин Брандл. — Но мы, гонщики, такой уж народ — мы просто будем продолжать делать свою работу”.

Большой приз Монако должен был состояться даже несмотря на то, что после всех аварий организаторы не нашли, что можно улучшить на трассе — лишь выкрасили барьеры в тоннеле в белый цвет. А ведь пилоты предупреждали их, что в некоторых местах покрытие оставляет желать лучшего. “Выход из тоннеля

очень опасен, — говорил Герхард Бергер. — Машина прыгает на неровностях, теряется сцепление. Это очень опасно”. “Несколько раз в этом месте задние колеса моего “Бенеттона” “выскальзывали” из-под меня”, — вторил ему Юрки-Ярви Лехто.

“Изменения на трассе обязательно будут сделаны”, — успокоил пилотов глава Автоклуба Монако Мишель Бозэри. Переделаны будут первый после старта поворот, Сен-Дево и злополучный выход из тоннеля. Основательно перестроят трибуны над боксами и передвинут плавательный бассейн. Но на это нужны месяцы. А пока... “Я думаю, что говорить, будто трасса устарела, было бы неправильно, — подвел итог Мосли. — Здесь трудно обгонять. Но это трудности со спортивной точки зрения. С точки же зрения безопасности эта трасса, возможно, лучшее, что мы имеем. Авария Вендлингера была дикой случайностью”. “Шоу маст гоу он”.



**1 мая 1994 года.
Гран-при Сан-Марино.
В этот момент в тридцати километрах от пьедестала, в больнице Болоньи умирал Айртон Сenna. Слева — Н. Ларини, справа — М. Шумахер.**

Первый поворот на трассе в Аделаиде будет отныне называться именем Сенны. Два первых места стартового поля Гран-при Монако оставались незанятыми в память Айртон Сenna и Роланда Ратценбергера.

Впервые за последние 57 лет победу в Гран-при Монако одержал немецкий гонщик. Ранее это удавалось лишь Рудольфу Караччиоле и Манфреду фон Браухичу на “мерседес-бенцах” в 1936 и 1937 годах.

На входе и выходе из боксов в Монте-Карло организаторы добавили специальные ретардеры (S-образные повороты), чтобы снизить скорость.

После аварии Вендлингера команда “Заубер” сняла второй автомобиль, несмотря на то, что Хайнц-Харальд Френтцен показал в утренней тренировке в четверг седьмое время. “После всего, что случилось, мы не способны полностью сконцентрироваться на работе,” — сказал глава “Мерседес-Бенц-Шпорт” Норберт Хауг.

11 мая в кафедральном соборе Монако состоялось богослужение в память Сенны и Ратценбергера, на котором присутствовали князь Ренье, принц Альберт, Жан Алези, Герхард Бергер, Микеле Альборето, Эрик Кома, Поль Бельмондо, Жан Тодт и Жаки Икс.

ФИА обязала поставщиков топлива составить список из как минимум ста бензоколонок, где комиссары Федерации будут покупать бензин и затем снабжать им команды формулы 1.



Место Сенны в кокпите "Вильямса" занял в Барселоне 23-летний шотландец Дейвид Култард.

И представление продолжалось. Тренировки в четверг и субботу — пятница традиционно в Гран-при Монако служит днем отдыха — показали, что в формуле 1 действительно появился новый лидер. Неудачи "Вильямса" на старте сезона не были случайностью — просто конструктору "Бенеттона" Россу Брауну удалось снабдить машины этой команды некоей технической изюминкой, которая позволяет им не только компенсировать потерю электронных систем в подвеске и трансмиссии, но и ехать быстрее прошлогодних "компьютерных автомобилей"! Сравните время лидера команды Шумахера год назад и сейчас — 1.21,19 и 1.18,56. Мало того, Михаэлю удалось побить рекорд трассы, принадлежавший самому "сумасшедшему Найджу" Мэнселлу и установленный на машине с "электронной" подвеской, почти на секунду.

На фоне столь ошеломляющего прогресса другие лидеры заметно проигрывают. Весной казалось, что "Феррари" наконец выходит из затяжной полосы неудач и вот-вот сумеет вмешаться в спор за победу в Гран-при, если не за чемпионское звание. Третье и пятое места на старте — конечно, лучше, чем год назад (пятое и седьмое). Но вот что сказал Бергер после

окончания квалификации: "Я ехал на пределе. Я здорово нажимал. Быстрее проехать на этой машине просто невозможно". Да и в самой гонке, несмотря на исключительно удачный для пилотов из Маранелло расклад — на первых метрах дистанции Хилл убрал "Мак-Ларен" Мики Хаккинена и тут же остановился сам — они уже на первом круге так далеко отстали от "Бенеттона" лидера, что вопрос о победителе практически был снят. Впрочем, еще накануне старта Бергер не выглядел оптимистом: "Если ничего не случится с его машиной, догнать Шумахера будет невозможно".

Возможности судить о том, насколько справедливы слова австрийца, нас лишил пилот "Вильямса". "Я увидел щель слева от "Мак-Ларена" и рванул туда. Но Хаккинен почему-то принял левее... Жаль, это был лучший мой старт в этом сезоне," — сокрушался Хилл. Но гораздо больше пожалел о неосторожности англичанина шеф "Мак-Ларена" Рон Деннис. Уже в первый день тренировок стало ясно, что инженеры "Пежо" здорово поработали — Брандл показал второе время. И хотя в субботу он откатился на восьмую позицию, эстафету принял Хаккинен. В самой же гонке возможности "Мак-Ларена" и "Пе-

жо" наглядно продемонстрировал Брандл. Две аварии в первом повороте позволили англичанину без проблем укрепиться на пятом месте. А потом он одного за другим "дожал" сначала Кристиана Фиттипальди, потом Жана Алези, а на 42-м круге, используя ошибку Бергера, поскользнувшегося в масляной луже, вышел на второе место.

К счастью, ни для Бергера, ни для Шумахера, проехавшего это место несколькими секундами раньше, масло из мотора "Тиррелла" Марка Бланделла не стало роковым. А потому отчеты о гонке многие журналисты начали словами: "Слава Богу, все закончилось хорошо". Если бы кто знал тогда, что ничего еще не кончилось...

На следующий день, в восемь часов утра, на одиннадцатом этаже гостиницы "Бич Плаза" в Монако началось совещание официальных лиц ФИА, владельцев и инженеров команд и гонщиков. Макс Мосли ознакомил присутствующих с мерами, призванными обезопасить гонки формулы 1. Президент ФИА предложил к Гран-при Испании уменьшить размеры заднего аэродинамического диффузора, в паре со "вздрынутым носом", создававшим эффект трубки Вентури под днищем машины. Кроме того — уменьшить размеры переднего антикрыла и в особенности его торцевых пластин. Запрещаются любые аэродинамические "пристройки" к переднему антикрылу, организующие воздушный поток в зоне передних колес. Все это должно было снизить силу, прижимающую автомобиль к дороге, на 15 процентов.

4 этап		Гран-при Монако			
15 мая, Монте-Карло, 78 кругов, 263,796 км					
1.	М.Шумахер	D	Benetton B194	1	1:49.55,372
2.	М.Брандл	GB	McLaren MP4/9	8	—32,278
3.	Г.Бергер	A	Ferrari 412T1	3	—1.16,624
4.	А.де Чезарис	I	Jordan 194	14	—1 кр.
5.	Ж. Алези	F	Ferrari 412T1	5	—1 кр.
6.	М.Альборето	I	Minardi M194	12	—1 кр.
7.	Ю.-Я.Лехто	SF	Benetton B194	17	—1 кр.
8.	О.Беретта	F	Larrousse LH94	18	—2 кр.
9.	О.Пани	F	Ligier JS39B	20	—2 кр.
10.	Э.Кома	F	Larrousse LH94	13	—3 кр.
11.	П.Лами	P	Lotus 107C	19	—5 кр.
<u>Сопли:</u>			<u>Место</u>		<u>Причина:</u>
<u>круг:</u>			<u>на старте:</u>		
68	Дж.Херберт	GB	Lotus 107C	16	трансмиссия
53	П.Бельмондо	F	Pacific PR01	24	мотор
49	Б.Гашо	B	Pacific PR01	23	трансмиссия
47	К.Фиттипальди	BR	Arrows FA15	6	трансмиссия
45	Д.Брэбхэм	AUS	Simtek S941	22	авария
40	М.Бландел	GB	Tyrrell 022	10	мотор
38	Ю.Катаяма	J	Tyrrell 022	11	трансмиссия
34	Э.Бернар	F	Ligier JS39B	21	авария
27	Р.Барричелло	BR	Jordan 194	15	эл.сист.
0	Дж.Морбиделли	I	Arrows FA15	7	авария
0	П.Мартини	I	Minardi M194	9	авария
0	Д.Хилл	GB	Williams FW16	4	авария
0	М.Хаккинен	SF	McLaren MP4/9	2	авария
<u>Не стартовали:</u>					
Х.-Х.Френтцен		D	Sauber C13	1.24,021	
К.Вендлингер		A	Sauber C13	авария	
Лучший круг: Шумахер (35) — 1.21,078 (147,772 км/ч). "Поул-позишн": 1.18,56 (152,505 км/ч). Лидер: Шумахер — 1—78.					

После вынужденного перерыва, вызванного аварией, в команду "Феррари" возвратился Жан Алези.

"Поул-позишн" в Монако стала первой в карьере Михаэля Шумахера.

Впервые за последние 57 лет победу в Гран-при Монако одержал немецкий гонщик. Ранее это удавалось лишь Рудольфу Караччиоле и Манфреду фон Браухичу на "мерседес-бенцах" в 1936 и 1937 годах.

Усилиями Лауды, Бергера, Шумахера и Кристиана Фиттипальди вновь воссоздана Ассоциация водителей Гран-при (GPDA). В свое время активную роль в ней играли Джеки Стюарт, Грэм Хилл, Джон Сертиз и Лауда. Но после аварии последнего президента GPDA Дидье Пирони в 1982 году она фактически перестала существовать.

Три с половиной года до успеха Шумахера на "Бенеттоне" первое место на старте Гран-при занимали только "вильямсы" и "мак-ларены".

Причем к началу будущего года намечалось довести эту цифру до 50 процентов. Но и это еще не все. К Гран-при Канады предписывалось увеличить минимальную массу автомобилей на 25 килограммов, пересмотреть конструкцию кокпита, запретить воздухозаборник двигателя и ввести стандартный бензин.

Предложение Мосли сразу же вызвало недовольство инженеров команд. "По сути дела, за несколько недель нам предстоит спроектировать и изготовить новый автомобиль, на что обычно уходит 9—12 месяцев", — озабоченно хмурился Кен Тиррел. Но Мосли стоял на своем. Неудивительно — президент итальянской Федерации прямо заявил, что если в ближайшие дни не будут приняты кардинальные меры, правительство его страны запретит проведение Большого приза Италии. Семь часов сопротивлялись менеджеры команд, но в конце концов сдались, обзавишись к тому же на все лады расхваливать новые меры безопасности перед журналистами. И разошлись из "Бич Плазы", расточая на ходу восторги по поводу мудрости руководства ФИА. А конструкторы, инженеры, механики в Дидкоте, Маранелло, Маньи-Кур, Милтон Кейнсе засели за работу.

Первые ее результаты можно было увидеть уже через восемь дней, 24 мая, в Сильверсто-

уне. "Лотос-107С", переделанный согласно требованиям ФИА, на прямой между поворотами "Эбби" и "Бридж" на скорости 240 км/ч вылетел с трассы и врезался в ограждение. Врачи городской больницы Нортхэмптона, куда привезли португальца Педро Лами, констатировали — вывихнуты оба колена, сломаны оба бедра и запястье.

А на следующий день в газетах появилось открытое письмо менеджера "Бенеттона" Флавио Бриаторе президенту ФИА. "Стабильность автомобилей ухудшилась, и это необходимо срочно обсудить со всеми конструкторами и гонщиками. Скорость в поворотах можно ограничить, но вероятность аварии только возрастет, — говорилось в письме. — Несмотря на это Вы продолжаете настаивать на своих, плохо сформулированных правилах. Это заставляет серьезно усомниться в Ваших полномочиях и компетентности Ваших технических советников. Пример абсолютного непонимания технических принципов — увеличение массы автомобиля. Да, более тяжелые автомобили поедут медленнее, но в стенку будут врезаться с большей энергией!.. В Барселону мы можем приехать с новыми машинами. А можем привезти старые. Но если наши пилоты предпочтут новые, это будет их собственный страх и

риск. Вся же ответственность в случае аварий ляжет на ФИА".

Впервые за последний год нашелся человек, открыто и достаточно громко заявивший о некомпетентности руководства ФИА, о просчетах в технической политике, граничащих с преступлением. Ведь совершенно очевидно, что работа над повышением безопасности автогонок формулы 1 должна вестись одновременно в трех направлениях — выяснение причин аварий, разработка максимально совершенной защиты гонщика и оборудование трасс. Причем на выполнение этих задач можно пустить не только многомиллионные прибыли, получаемые ФИА через Ассоциацию конструкторов формулы 1 как держателя прав на телетрансляции, но и использовать межгосударственные, правительственные и частные средства.

Вместо этого ФИА делает машины еще более опасными! Абсурд, скажете вы? На самом деле все логично. Нужно только помнить, что главное для президента Федерации. Помните, "задача номер один — продолжать гонки". "Шоу маст гоу он". И, приняв однажды порочное решение — запретив электронные системы, помогавшие водителю управлять автомобилем, — ФИА идет до конца, продолжая ограничивать скорость машин в повороте, доводя тем самым



После гонки в Аиде представители "Феррари" признали, что использовали электронную систему управления двигателем, которая, по сути, взяла на себя функции противобуксовочной трансмиссии. Никакой реакции со стороны Макса Мосли не последовало. Какие ж гонки без "Феррари"?..

Хакинен во второй день тренировок в Монте-Карло хоть и показал второе время, жаловался на переднюю подвеску.

Педро Лами первым из пилотов Ф1 был оштрафован за превышение скорости в боксах Монте-Карло. Цена нарушения — пять тысяч долларов.

Флавио Бриаторе купил команду "Лижье". Пока итальянец воздерживается от каких то ни было кадровых перестановок, утверждая, что "конюш-

ня" останется французской. Сделка была заключена в пятницу, 13 мая — по всем приметам страшно несчастливый день.

Майки с портретом Сенны продавались в Монако по 14 долларов. Сувениров с портретом Ратценбергера не было.

В британской прессе появились сообщения о том, что Фрэнк Вильямс готов заплатить владельцам команды "Ньюман/Хаас" 21

миллион долларов отступного за Найджела Мэнселла и еще 13,5 миллионов самому пилоту за контракт на вторую половину сезона. Представитель главного спонсора команды "Ротманс" опроверг эту информацию.

Представители "Феррари", "Ямахи", "Рено", "Мерседес-Бенца", "Пежо", "Муген/Хонды", "Форда" и "Харта" провели совещание, обсуждая предложение ФИА уже в будущем году ограничить объем двигателей формулы 1 тремя литрами.



В прошлом сентябре после аварии в Спа Алессандро Дзанарди вынужден был уступить свое место за рулем "Лотоса" Педро Лами. Спустя восемь месяцев уже португалец оказался в больнице, а итальянец вернулся в команду.

ситуацию до полного абсурда. Ведь, мало-мальски поразмыслив, и ребенок поймет, что если автомобиль сорвется с трассы на скорости не 300, а 200 км/ч, шансов у водителя получить в лоб кусок подвески не станет меньше. Но, как сказал в сердцах Деймон Хилл: "Пытаться четко изложить вопросы безопасности людям, которые просто не могут себе представить, что такое езда на скорости 320 км/ч по узкой полоске асфальта между двумя бетонными стенками среди 25 других автомобилей, все равно, что объяснять Сталину основы демократии".

В полном соответствии со словами Хилла Мосли и отреагировал на письмо Бриаторе. Автомобили команды "Бенеттон" просто... не пустили на трассу автодрома "Каталунья-Монтмело", где должен был состояться Гран-при Испании. Некоторым утешением строптивому менеджеру может, впрочем, послужить то, что "отец народов" этим бы не ограничился, заметим мы.

Тем не менее судьи потребовали у Бриаторе письменное заявление, что машины прошли все положенные тесты и команда отвечает за их безопасность. Итальянец отказался, заявив, что за десять дней физически невозможно переделать и проверить новую машину. И тогда его

обвинили в нарушении параграфа 141 Международного спортивного кодекса ФИА. И машины команды не выпустили на трассу.

Вот тут-то Мосли перестарался. Когда утром в пятницу начались свободные тренировки Большого приза Испании, в них участвовало всего девять автомобилей. Менеджеры и владельцы "Вильямса", "Мак-Ларена", "Лотоса", "Эрроуза", "Джордана", "Симтека" и "Лижье" в знак солидарности с Бриаторе объявили забастовку. "Мы играем в рулетку человеческими жизнями, — сказал один из них. — Нынешние автомобили просто опасны".

Только тут Мосли пришлось идти на попятный. Ведь для проведения Гран-при необходима как минимум дюжина машин. В пятницу, 27 мая, в 10:30, в автобусе Фрэнка Вильямса за закрытыми дверями состоялась еще одна встреча президента ФИА и руководителей команд. Разговор получился тяжелый, но компромисс все же был достигнут. Мосли удалось отстоять практически все изменения, даже вес машин конструкторы согласились-таки увеличить, правда, не на 25, а лишь на 10 килограммов. Но какой ценой! Все технические изменения теперь будет разрабатывать специальный технический комитет, в состав которого во-

Итальянская прокуратура вызвала в качестве свидетелей по делу Сенны и Ратценбергера 17 человек. В их числе — президент, управляющий директор и администратор фирмы "Сагис", владеющей трассой в Имоле, Фрэнк Вильямс, Йан Харрисон и Патрик Хед из "Вильямса", а также руководство команды "Симтек".

Сто часов работы в аэродинамическом тоннеле понадобилось команде "Симтек", чтобы привести свой автомобиль в соответствие с новыми правилами.

Место травмированного Лами занял в "Лотосе" 27-летний итальянец Алессандро Дзанарди, выступавший за эту команду в прошлом сезоне.

30-летний итальянец Андреа Монтермини, в прошлом вице-чемпион европейского первенства Ф3000 (1992 год, 3 победы) и тест-пилот "Даллары", "Феррари" и "Бенеттона", должен был заменить в "Симтеке" погибшего Ратценбергера на две гонки. Контракт на оставшиеся восемь Гран-при заключен с французом Жаном-Марком Гуноном.

шли восемь инженеров и три гонщика.

"Власть уползает из рук Мосли!" — такова была главная сенсация субботних автоспортивных газет. Но не успели еще читатели просмотреть утренние выпуски до конца, как телевидение и радио передали экстренное сообщение: "На выходе из последнего перед финишем поворота потерпел аварию, вылетев с трассы и разбившись об ограждение, "Симтек" Андреа Монтермини. Пилот находится в больнице".

На этот раз, можно сказать, все, включая самого гонщика, отделались легким испугом. Перелом пальца на правой ноге и пятки — на левой. Болезненно, но не смертельно. Так что через пару часов после аварии итальянец уже улыбался навесившим его членам команды: "Рентген не обнаружил ничего, кроме мака-рон!" И все же, хотя на этот раз, по мнению Лауды, пилот сам допустил ошибку, и новые правила ни при чем, один из обломков ударил Андреа по голове. Монтермини просто повезло больше, чем Сенне...

Неудивительно после этого, что череда трагедий и скандалов, куда еще входили и воссоздание GPDA (Гран-при драйвер ассошиэйшн, своеобразного профсоюза гонщиков Ф1), и забастовка пилотов, отказавшихся вы-

5 этап		Гран-при Испании			
29 мая, Каталунья-Монтмело, 63 круга, 308,333 км					
1.	Д.Хилл	GB	Williams FW16	2	1:36.14,474
2.	М.Шумахер	D	Benetton B194	1	—24,166
3.	М.Бланделл	GB	Tyrrell 022	11	—1.26,969
4.	Ж.Алеси	F	Ferrari 412T1	6	—1 кр.
5.	П.Мартини	I	Minardi M194	18	—1 кр.
6.	Э.Эрвин	GB	Jordan 194	13	—1 кр.
7.	О.Пани	F	Ligier JS39B	19	—2 кр.
8.	Э.Бернар	F	Ligier JS39B	20	—3 кр.
9.	А.Дзанарди	I	Lotus 107C	24	—3 кр.
10.	Д.Брэбхэм	AUS	Simtek S941	23	—4 кр.
11.	М.Брандл	GB	McLaren MP4/9	8	—6 кр.
Сопли:		Место		Причина:	
круг:		на старте:			
53	Ю.-Я.Лехто	SF	Benetton B194	4	мотор
48	М.Хаккинен	SF	McLaren MP4/9	3	мотор
41	Дж.Херберт	GB	Lotus 107C	22	авария
39	Р.Барричелло	BR	Jordan 194	5	мотор
35	К.Фиттипальди	BR	Arrows FA15	21	КП
32	Д.Култара	GB	Williams FW16	9	эл.сист.
32	Б.Гашо	B	Pacific PR01	25	зад.антикр.
27	Г.Бергер	A	Ferrari 412T1	7	КП
24	Дж.Морбиделли	I	Arrows FA15	15	топл. сист.
21	Х.-Х.Френтцен	D	Sauber C13	12	КП
19	Э.Кома	F	Larrousse LH94	16	охлаждение
16	Ю.Катаяма	J	Tyrrell 022	10	авария
4	М.Альборето	I	Minardi M194	14	мотор
2	П.Бельмондо	F	Pacific PR01	26	авария
0	О.Беретта	F	Larrousse LH94	17	мотор

Не прошел квалификацию:
А.Монтермини I Simtek S941 1.31,111

Лучший круг: Шумахер (18)—1.25,155 (200,683 км/ч) "Полу-позиции": 1.21,908 (208,638 км/ч). Лидеры: Шумахер — 1—22; Хаккинен — 23—30; Хилл — 31—40; Шумахер — 41—45; Хилл — 46—65.

Личный зачет: 1. Шумахер — 46 очков; 2. Хилл — 17; 3. Бергер — 10; 4. Алеси — 9; 5. Барричелло — 7; 6—7. Н.Ларини (I. Феррари); Брандл — по 6; 8—11. Хаккинен, Катаяма, Вендлингер, Бланделл — по 4; 12—13. де Чезарис, Фиттипальди — по 3; 14—15. Френтцен, Мартини — по 2; 16—18. Эрвин, Кома, Альборето — по 1. Командный: 1. Benetton — 46; 2. Ferrari — 25; 3. Williams — 17; 4. Jordan — 11; 5. McLaren — 10; 6. Tyrrell — 8; 7. Sauber — 6; 8—9. Arrows, Minardi — по 3; 10. Larrousse — 1.



Спустя несколько минут после аварии
Андреа Монтермини в Барселоне.

ходить на старт, если не будет переделан самый скоростной поворот барселонской трассы — «Ниссан», почти совсем заслонили спортивную сторону самой гонки. Так что в воскресенье, наблюдая, как вновь лидирует зелено-голубой «Бенеттон» с синей пятеркой на носу, как два круга после дозаправки и смены колес несчастный Шумахер едет на одной только пятой передаче, как «взрывается» двигатель без пяти минут победителя Хаккинена и горит машина почти бронзового призера Брандла, как проходит последние круги перед финишем нечаянный лидер Хилл, миллионы телеболельщиков и десятки тысяч зрителей, уверен, думали об одном: «Господи, сделай так, чтобы все они остались живы и здоровы!»

Бог дал. И корреспондент Ассошиэйтед Пресс уже глубокой ночью передавал из Барселоны: «Возможно, это именно то, в чем нуждалась формула 1 — конкуренция на высоком уровне, победа «Вильямса-Рено» и, самое главное, нет серьезных аварий».

Представление можно продолжать.

А. МЕЛЬНИК
Фото А. ПОТЕХИНА
и из архива редакции



Квалификационное время Шумахера в Барселоне было почти на четыре секунды хуже результата Алена Проста год назад.

Рудольф Ратценбергер, отец австрийского гонщика заявил, что может возбудить уголовное дело против владельцев автодрома имени Энцо и Дино Феррари, в случае если специальный технический комитет, образованный прокуратурой, решит, что причиной аварии стало несовершенство

во трассы. Родители Сенны объявили, что и они присоединятся к обвинению. Решение должно быть вынесено до 1 июля.

Шумахер, как и большинство остальных пилотов, в Монте-Карло дважды заезжал в боксы для дозаправки и смены резины — на 24 и 49 кругах — ни разу не потеряв при этом лидерства.

Тест-пилот «Вильямса» 23-летний шотландец Дейвид Култард заменил в Барселоне Айртон Сен-

ну. «Он вполне подходящий водитель со спокойной головой», — сказал о новичке Фрэнк Вильямс.

Французский концерн ЭЛФ привез в Барселону 12 тысяч литров топлива для восьми команд.

Переход на японские моторы «Муген/Хонда» отрицательно сказался на результатах команды «Лотос». Несмотря на то, что Джонни Херберт входит в тройку самых «надежных» пилотов чемпионата (после Шумахера и Оливье Пани), на счету «конюшни» пока нет очков.

1975

1 этап — Буэнос-Айрес, 53 круга/316,304 км; 2. "Интерлагос", 40/318,4; 3. Кялами, 78/320,112; 4.Монтхуич-Парк, 29/109,91; 5. Монте-Карло, 75/245,85; 6. Цольдер, 70/298,34; 7. Андерсторп, 80/321,44; 8. Зандфоорт, 75/316,95; 9. Ле-Кастелле, 54/313,74; 10. Сильверстоун, 56/264,264; 11. "Нюрбургринг", 14/319,69; 12. "Остеррайхринг", 29/171,419; 13. Монца, 52/300,56; 14. Уоткинс-Глен, 59/320,665.В зачет шли 12 лучших результатов.Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише этапа; с — сход по техническим причинам; А — авария; * — не финишировал, но получил зачетное место; ф — финишировал, но не получил зачетное место (прошел менее 90% дистанции победителя; д — дисквалификация; п — сошел в знак протеста против плохой организации гонки; нс — не стартовал; к — не прошел квалификацию; прочерк — не участвовал в Гран-при. 5 — лучшее время прохождения круга в гонке.В Испании и Австрии гонка остановлена досрочно. Пилотам первой шестерки присуждена половина зачетных очков.

	RA	BR	ZA	E	MC	B	S	NL	F	GB	D	A	I	USA	
	12.01	26.01	1.03	27.04	11.05	25.05	8.06	22.06	6.07	19.07	3.08	17.08	7.09	5.10	
1. Ники Лауда (А)	"Феррари-312B3/312T"	4 6	4 5	4 5	1 А	1 1	1 1	5 1	1 2	1 1	3 8	1 3	1 3	1 1	84,5
2. Эмерсон Фиттипальди (ВР)	"Мак-Ларен-М23-Косворт"	5 1	2 2	11 с	нс	9 2	8 7	11 8	6 с	10 4	7 1	8 с	3 9	3 2	45
3. Карлос Рейтеманн (РА)	"Брэм-БТ44В-Косворт"	3 3	3 8	2 2	15 3	10 9	6 3	4 2	5 4	11 14	8 с	10 1	11 14	7 4	37
4. Джеймс Хант (GB)	"Хескет-308В/308С-Косворт"	6 2	7 6	12 с	3 А	11 А	11 с	13 с	3 1	3 2	9 4*	9 с	2 2	8 5	33
5. Клей Регациони (СН)	"Феррари-312B3/312T"	7 4	5 4	9 16*	2 11*	6 А	4 5	12 3	2 3	9 с	4 13	5 с	5 7	2 1	25
6. Карлос Пасе (ВР)	"Брэм-БТ44В-Косворт"	2 с	6 1	1 4	14 10*	8 3	2 8	6 А	9 5	5 с	2 2*	2 с	6 с	10 с	24
7. Йоди Шектер (ЗА)	"Тиррел-007-Косворт"	9 11	8 с	3 1	13 с	7 7	9 2	8 7	4 16*	2 9	6 3*	3 А	10 8	4 8	20
Йохен Масс (D)	"Мак-Ларен-М23-Косворт"	13 14	10 3	16 6	11 1	15 6	15 А	14 с	8 А	7 3	10 7*	6 А	9 4	5 с	20
9. Патрик Делайе (F)	"Тиррел-007-Косворт"	8 5	9 А	5 3	7 А	12 5	12 4	2 12	13 9	13 6	17 9*	4 9	7 11	12 7	12
10. Том Прайс (GB)	"Шадзу-0N3/0N5-Косворт"	14 12*	14 А	19 9	8 А	2 А	5 6	7 с	12 6	6 с	1 А	16 4	15 3	14 6	8
11. Витторио Брамбилла (I)	"Марч-741/751-Косворт"	12 9	17 с	7 с	5 5	5 А	3 с	1 с	11 А	8 с	5 6	11 с	8 1	9 с	6,5
12. Жак Лаффит (F)	"Вильямс-FW02/FW04-Косворт"	17 с	19 11	23 с	—	К	17 с	—	15 с	16 11	19 с	15 2	12 с	18 с	6
Ронни Петерсон (S)	"Лотос-72Е-Косворт"	11 с	16 15	8 10	12 А	4 4	14 А	9 9	16 15*	17 10	16 с	18 с	13 5	11 с	6
14. Марио Андретти (USA)	"Парнелли-VPJ2/VPJ4-Косворт"	10 с	18 7	6 17*	4 А	13 С	—	15 4	—	15 5	12 12	13 с	20 А	15 А	5
15. Марк Донху (USA)	"Пенске-PC1-Косворт"	16 7	15 с	18 8	17 А	16 А	21 11	16 5	18 8	18 с	—	—	—	—	—
16. Жаки Икс (В)	"Лотос-72Е-Косворт"	18 8	12 9	21 12	16 2	14 8	16 с	18 15	21 с	19 с	—	—	—	—	—
17. Алан Джонс (AUS)	"Хескет-308В-Косворт"	—	—	—	20 А	18 с	13 А	19 11	—	—	—	—	—	—	—
	"Хилл-GH3-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	17 13	20 16	20 10	21 5	—	—	—
18. Жан-Пьер Жарье (F)	"Шадзу-0N5/0N7-Косворт"	1 нс	1 с	13 с	10 4	3 А	10 А	3 с	10 А	4 8	11 14*	12 с	14 с	13 с	1,5
19. Тони Браун (GB)	"Вильямс-FW03-Косворт"	—	—	—	18 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	"Хилл-GH1/GH4-Косворт"	—	—	—	—	7 А	17 6	7 7	12 7	13 15*	17 А	16 15	6 А	17 А	1
Гийс ван Леннеп (NL)	"Энсайн-MN02/MN04-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	22 10	22 15	—	24 6	—	—	—
21. Лелла Ломбарди (I)	"Марч-741/751-Косворт"	—	—	26 с	24 6	к	23 с	24 с	23 14	26 18	22 с	25 7	19 17	24 А	—
	"Вильямс-FW04-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рольф Штоммелен (D)	"Лола-T370HU-Косворт"	19 13	23 14	14 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	"Хилл-GH2/GH3/GH1"	—	—	—	9 9*	—	—	—	—	—	—	—	23 16	23 А	—
Джон Уотсон (GB)	"Сертиз-TS16-Косворт"	15 д	13 10	10 с	6 8	17 с	18 10	10 16	14 с	14 13	18 11*	—	18 10	—	—
	"Лотос-72Е-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 с	—	—	—
	"Пенске-PC3-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 9
Харальд Эртль (F)	"Хескет-308А-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 8	24 с	17 9	—
Ханс-Йоахим Штук (D)	"Марч-751-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 А	7 с	4 А	16 А	13 8
Боб Эванс (GB)	BRM-P201	—	—	24 15	23 с	к	20 9	23 13	20 с	25 17	—	—	22 с	20 с	—
Грэм Хилл (GB)	"Лола-T370 HU-Косворт"	21 10	20 12	нс	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	"Хилл-GH1-Косворт"	—	—	—	—	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Торстен Пальм (S)	"Хескет-308В-Косворт"	—	—	—	—	к	—	21 10*	—	—	—	—	—	—	—
Брет Лангер (USA)	"Хескет-308А/308В-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Вильсон Фиттипальди (ВР)	"Копершкар-FD01/FD02/FD03-Косворт"	23 А	21 13	к	21 п	к	24 12	25 17	24 11	23 с	24 ф	22 с	19 нс	—	23 10
Ги Таннер (ЗА)	"Лотос-72Е-Косворт"	—	—	25 11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Артуро Мерцарио (I)	"Вильямс-FW03/FW04-Косворт"	20 ф	11 с	15 с	25 п	к	19 с	—	—	—	—	—	—	—	—
	"Копершкар-FD03-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26 11	—
Крис Амон (NZ)	"Энсайн-MN04-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 12	19 12	—
Йан Шектер (ЗА)	"Тиррел-007-Косворт"	—	—	17 А	—	—	—	20 А	19 12	—	—	—	—	—	—
Жан-Пьер Жабуй (F)	"Тиррел-007-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	21 12	—	—	—	—	—
Брайан Хентон (GB)	"Лотос-72Е-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 16*	—	21 нс	—	19 12
Эдди Кайзан (ЗА)	"Лотос-72Е-Косворт"	—	—	22 13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Джим Крофорд (GB)	"Лотос-72Е-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 А	—	—	25 13	—
Дейв Чарльтон (ЗА)	"Мак-Ларен-М23-Косворт"	—	—	20 14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Дэвид Макл (GB)	"Вильямс-FW03-Косворт"	—	—	—	—	—	—	22 14	—	—	—	—	—	—	—
Ренцо Дзорди (I)	"Вильямс-FW03-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 14	—
Джон Николсон (NZ)	"Линкар-007-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26 17	—	—	—	—
Рулоф Вундеринк (NL)	"Энсайн-MN02/MN03/MN04-Косворт"	—	—	—	19 с	к	—	—	—	—	к	—	25 18	к	22 с
Дейвид Морган (GB)	"Сертиз-TS16-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 ф	—	—	—	—
Франсуа Миго (F)	"Хилл-GH1/GH3-Косворт"	—	—	—	22 А	—	22 с	—	—	—	—	—	—	—	—
	"Вильямс-FW03-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	24 нс	—	—	—	—	—
Майкл Уилдс (GB)	BRM-P201	22 с	22 с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Верн Шатпан (AUS)	"Хилл-GH3-Косворт"	—	—	—	—	—	—	26 с	—	—	—	—	—	—	—
Йозеф Вонкантен (СН)	"Вильямс-FW03-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26 с	—	—
Мишель Леклер (F)	"Тиррел-007-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 с
Йан Эшли (GB)	"Вильямс-FW03-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 нс	—	—	—
Тони Триммер (GB)	"Маки-F101С-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	к	к	к	—
Хироки Фукуда (J)	"Маки-F101С-Косворт"	—	—	—	—	—	—	—	к	—	к	—	—	—	—

ИГРА С ОГНЕМ

— Полный бак, ребята, и, пожалуйста, не забудьте протереть лобовое стекло, — задорно пошутил Эрик Кома по радиосвязи, направляясь в боксы барселонской трассы во время тестов накануне нынешнего сезона. Так команда "Лярус", кстати, одной из последних, отрабатывала процедуру дозаправки топлива.

Эта новинка года, по замыслу руководителей ФИА, должна была разбить монотонность гонок формулы 1, добавить им азарта и зрелищности. Облаченные в костюмы из огнеупорной ткани и защитные шлемы,

механики с помощью специального устройства должны примерно за шесть секунд закачать в бак машины около 80 литров топлива, при этом под ногами у них путаются коллеги, озабоченные сменой колес. Что и говорить, спектакль захватывающий, но, и несомненно, опасный. У многих еще свежи в памяти пожары во время дозаправки в 24-часовых гонках в Спа в 1992 году и в Ле-Мане в 1991-м.

Как сделать процесс дозаправки одновременно надежным и быстрым? В поисках ответа на этот вопрос организа-

торы чемпионата мира отправились по проторенной тропинке — обратились за помощью к аэрокосмической индустрии. Точнее, к французской фирме "Интертекник", которая специализируется в производстве систем дозаправки в воздухе самолетов "Мираж".

Главное требование к подобному устройству — полная герметичность. Ведь заправляют машины при работающем двигателе, стало быть — ни одна капля топлива не должна попасть в атмосферу. До сих пор в гонках на выносливость и состязаниях "Индикар" исполь-

зуется система с двумя трубопроводами и соответственно двумя пружинными клапанами (достаточно простого устройства), установленными на баке автомобиля. Один служит для входа топлива, другой — для отсоса его паров. Появление горючего в резервуаре, соединенном с пароотводным трубопроводом, означает, что бак полон. Остается только отсоединить шланги и... вытереть подтеки тряпочкой. В гонках формулы CART на неполную герметичность системы смотрят сквозь пальцы, так как топливом там служит метанол,



- 1 Основной резервуар объемом 300 литров
- 2 Цилиндрический резервуар
- 3 Электрический насос
- 4 Поршень
- 5 Отверстие для очистки
- 6 Предохранительный клапан
- 7 Комбинированный трубопровод
- 8 Заправочное отверстие
- 9 Вход азота
- 10 Кран регулировки уровня



риск возгорания которого гораздо ниже бензина.

ФИА поставила перед производителем устройств для дозаправки более строгие требования. Всем им отвечает система фирмы "Интертекник", в которой не предусмотрен, пожалуй, лишь случай, когда автомобиль трогается с места до окончания заправки. Главное отличие ее от традиционной схемы — единственный шланг, состоящий из двух соосных трубопроводов. Топливо в бак подается по внутренней трубе диаметром 2,5 дюйма, а пары бензина выходят в противоположном направлении по периферийной четырехдюймовой трубе.

Полную, как уверяют авторы системы, герметичность обеспечивает специальный заправочный пистолет, который сначала отсоединяет полость

трубопровода от атмосферы, затем освобождает выход для паров топлива и лишь тогда открывает путь для подачи бензина. Впрочем, слово "подача" не совсем точно отражает суть процесса такой заправки. Речь скорее идет о впрыске большого количества топлива в бак машины.

Заправочный резервуар состоит как бы из двух объемов — в одном находится топливо, в другом азот под давлением, а между ними поршень. Он-то и выбрасывает горючее в бак "формулы" с огромной скоростью — 12 литров в секунду. Легко подсчитать, что для заправки 80 литров требуется всего 6,6 секунды. Это практически скорость дозаправки истребителя в воздухе (13,3 л/сек). Представьте, что 55-литровый бак автомобиля "Моск-

вич" такое устройство заполнило бы за четыре с половиной секунды!

Взяв за основу авиационную систему, где горючим служит керосин, инженеры "Интертекник" столкнулись с необычной проблемой. Для проверки надежности ее соединений им потребовались образцы весьма агрессивного топлива, используемого в двигателях машин формулы 1. Между тем производители чудо-бензина поначалу наотрез отказались передать в чужие руки свои секреты. Только когда французская фирма по настоянию ФИА дала письменные гарантии того, что топливо ни при каких условиях не будет подвергнуто анализу, ЭЛФ, ВР, "Шелл" и другие скрепя сердце передали по восемь литров продукции для испытаний системы "Интертекник".

На ее разработку, к слову, ушло лишь около трех месяцев.

Однако за качество и быстроту надобно платить. Поднаторившись, ФИА согласилась оплатить по одному устройству для каждой команды, а также взяла на себя расходы по их доставке на гонки.

Хотя объем резервуара составляет 220 литров и позволяет обслужить оба автомобиля, все "конюшни", кроме четырех, вынуждены были купить вторые аппараты для дозаправки.

Но за них уже пришлось выложить собственные деньги: примерно по 40 тысяч долларов за штуку плюс система для нагнетания азота и топливные шланги, которые необходимо менять после каждого Гран-при. В итоге устройство обходится в 70 тысяч долларов, но и это еще не все. Прибавьте



сюда новую экипировку механиков стоимостью около 10 тысяч долларов и, наконец, транспортные расходы.

Вместе с дополнительным оборудованием аппарат весит примерно 600 кг. При перелете с континента на континент его перевозка обходится в 12 тысяч долларов. Помножьте на шесть неевропейских этапов и вы получите впечатляющую цифру в 72 тысячи долларов. Как-то не очень вяжется она с заявлениями руководства ФИА о стремлении уменьшить расходы команд формулы 1.

Мягко говоря, не в восторге от нововведения и пилоты, чье мнение выразил Деймон Хилл: «Когда я вижу толстенный шланг с топливом в нескольких

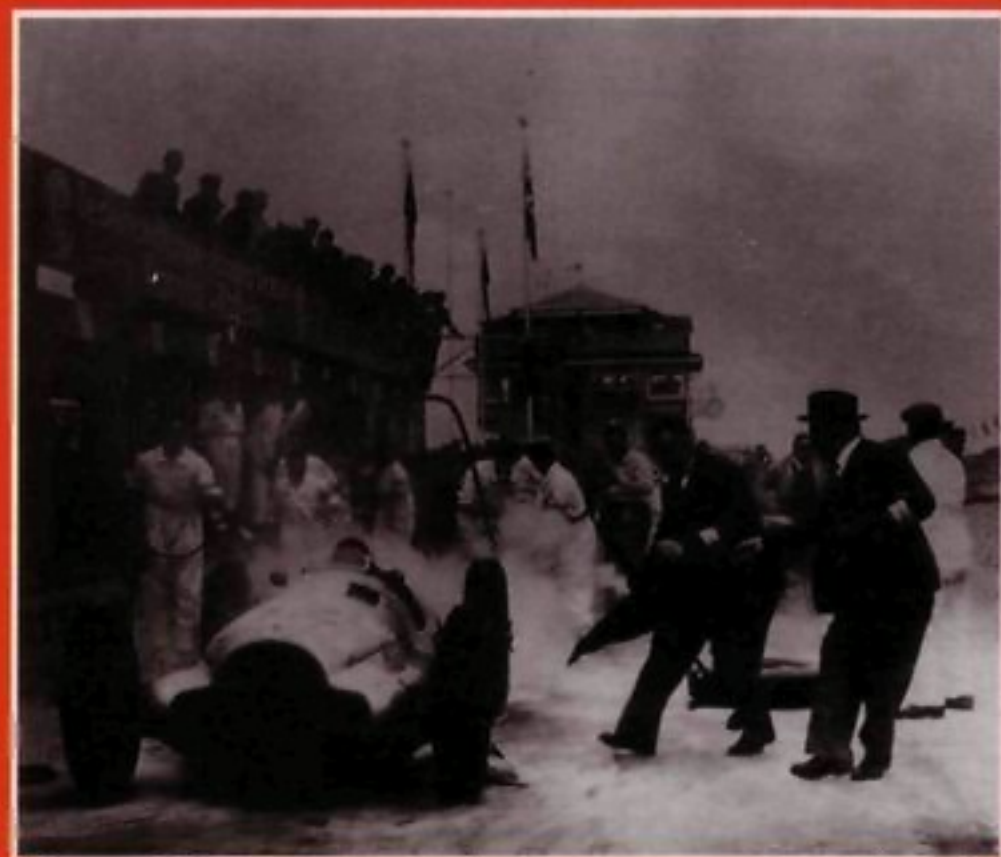
сантиметрах от своего лица, меня не покидает ощущение того, что мы играем с огнем. Случись утечка горючего, и я окажусь в луже бензина».

Даже если не ставить под сомнение надежность системы «Интертехник», всегда есть риск человеческой ошибки. 600-килограммовые монстры, по мысли своих создателей, должны быть намертво закреплены в боксах. Однако предприимчивые механики, которым приходится таскать их из угла в угол, уже приделали к тяжеленным аппаратам маленькие колесики, и теперь те могут при случае свободно выкатиться в пит-лайн. Неудобен в работе и нерастягивающийся шланг, похожий на пистона, если гонщик слегка, про-

махнется с местом остановки в боксах, ему придется либо снова выезжать на трассу для второй попытки, либо ... механики не устоят перед соблазном слегка подкатить огромный шкаф.

А к чему приводит толчея в боксах, когда на одном круге сразу несколько команд зате-

договорились обсудить дальнейшую судьбу дозаправок после третьего этапа чемпионата. Однако трагические события на трассе в Имоле — гибель Сенны и Ратценбергера, затмили собой эту проблему, и новинка, очевидно, доживет как минимум до конца сезона, изменив не только облик Гран-при формулы 1, но и так-



Риск пожара на состязаниях в довоенную пору был неизмеримо выше, нежели сегодня. Беда эта не обходила стороной даже ведущие команды с вышколенными механиками. В боксах Большого приза Германии 1938 года горит «Мерседес» Манфреда фон Браунича.

вают дозаправку, мы смогли убедиться во время Гран-при Сан-Марино, где четверо механиков оказались под колесами машины Микеле Альборетто.

Неудивительно, что еще в конце февраля, после первых тестов руководителя большинства команд

тику ведения гонки. Впрочем, об этом мы поговорим отдельно в одном из ближайших номеров.

С. НЕЧАЮК

Так незамысловато выглядела «аппаратура» для дозаправки топлива в начале века. Канистры с горючим в боксах фирмы «Мишлен» приготовлены для участников гонки в Арденах. 1905 года.



ФЛАВИО БРИАТОРЕ

Торговец сосисками, примеряющий корону



В автоспорте, как и в любом виде человеческой деятельности, победу празднуют чаще всего профессионалы — люди, с давних пор варившиеся в соку этого мира, изучившие все повадки конкурентов, отлично знающие предмет. Вспомните, Рон Деннис и Энцо Феррари, Джек Брэбхэм и Кен Тиррел, Фрэнк Вильямс и Брюс Мак-Ларен — все они до того, как создать свои собственные "конюшни", были либо гонщиками, либо механиками. Однако из этого правила есть исключения. Подтверждением тому служит нынешний управляющий директором команды "Бенеттон-Формула" Флавио Бриаторе, человек впервые в жизни увидевший Гран-при Ф1... за два месяца до своего приглашения на пост руководителя "конюшни"!

До той памятной осени 1988 года высокий, с чуть пробивающейся сединой итальянец был владельцем сети ресторанов, дискотек и делал деньги на торговле сосисками и кетчупом. Правда, надо признать, предпринимателем Флавио оказался весьма удачливым и, что не менее важно, был издавна знаком с одним из крупней-

ших итальянских фабрикантов Лючано Бенеттоном, представляя даже его текстильный концерн на американском рынке.

Нет ничего удивительного, что через три года после того, как Бенеттон перекупил у англичанина Теда Тоулмена его "конюшню" формулы 1, он пригласил Флавио посетить Гран-при Австралии Ф1. Однако целью Бенеттона было не только побаловать приятеля экзотическим зрелищем и приятным путешествием. Лючано беспокоило состояние команды — ею руководили компетентные люди, энтузиасты своего дела, однако, несмотря на солидные финансовые вливания, пилоты "Бенеттона" были очень далеки от заветной вершины. А ею Лючано считал чемпионскую корону — на меньшее он был не согласен. И новый хозяин решил — раз энтузиастам-англичанам выполнение такой задачи не под силу, значит нужно искать другого человека. И Бенеттон заинтересовался у Бриаторе, что он думает о том, как руководить гоночной командой. Признаться, Флавио ничего не думал. Вид

стремительно несущихся по трассе гоночных автомобилей его не особенно захватил. Но когда Бриаторе заинтересовался бюджетом команды, ответ его просто-напросто потряс — речь шла о миллионах. Следующие два месяца Флавио провел на сборе команды в Годамминге, а после текстильный патрон со словами: "Я верю, ты справишься с этой задачей" выдал ему карт-бланш на руководство "Бенеттоном".

Нужно отдать ему должное, Лючано уяснил главное — в формуле 1, какой он ее увидел, побеждают деловые люди без лишних эмоций, способные на решительные поступки, без колебаний идущие на потери ради общего дела. А потому Бриаторе пришлось тут как нельзя кстати. Он получил задание и немедленно приступил, возможно, к самой крупной деловой операции в своей карьере — завоеванию чемпионского титула в Ф1.

Начало было не из легких. На первых заседаниях Ассоциации конструкторов Ф1 новоиспеченного управляющего "Бенеттона" сторонились, за глаза называя "продавцом готового платья".



Откровенно говоря, было над чем посмеяться — ничего не понимающий в гонках итальянец, занявший явно не свое место, хочет вывести не обладающую особо крупным бюджетом команду в чемпионы. Смешно — ведь это не удастся ни Тиррелу, ни Лижье, ни Минарди. А те ведь собаку съели в автоспорте.

По финансам, кстати, "Бенеттон" и сейчас стоит позади трех грандов Ф1. И тому есть объективные причины — во-первых, интересы этой торговой марки никаким боком не касаются мира Гран-при, во-вторых, громкое имя фирмы само по себе отпугивает потенциальных спонсоров, опасющихся потеряться на ее фоне.

Но, не обращая внимания на насмешки одних и недоброжелательство других, Бриаторе с невозможным видом взялся за работу.

Одним из первых его шагов стал выход на новый уровень в отношениях с рекламодателями. Итальянца не устраивала классическая схема: спонсор приносит деньги — команда лепит его наклейки на борта своих автомобилей. Бриаторе заставил и больших и малых спонсоров принимать участие в деятельности "конюшни" — будь то поставка электронного оборудования или контакты с прессой. Кроме того, новому шефу удалось заключить контракты с могущественным "Кэмелом" и японской гоночной трассой "Аутополис". На счету Флавио и эксклюзивное долгосрочное соглашение с "Фордом", значение которого трудно переоценить. И дело тут не в косвортовских "восьмерках" как таковых. Относительный новичок Ф1 "Бенеттон" и вновь вернувшийся на арену Больших призов "Форд" создали альянс, постепенно прогрессирующий и не требующий от партнеров немедленных результатов.

Бриаторе проявил и недожизненный талант пси-

холога. Итальянец сумел подобрать ключик к расположению выставленного из Маранелло Джона Барнарда, а англичанин, создав великолепное шасси, сразу вывел "Бенеттон" на качественно новый уровень, поставив команду практически вровень с двумя английскими фаворитами.

Теперь уже никому не приходило в голову посмеиваться над управляющим "желто-зеленых", считаться с ним приходилось всем, а иные фавориты уже с опаской косились на высокого итальянца.

Потому-то такой резонанс вызвала операция по захвату Шумахера, показавшая ко всему прочему блестящий нюх на таланты и сноровку Бриаторе. Тогда Флавио здорово досталось от журналистов и конкурентов — еще бы, он увел восходящую гоночную "звезду" из-под самого носа уже подписавшего с ней контракт Эдди Джордана, удачливого новичка Ф1. Такие фокусы проходят только у самых "великих" — "Мак-Ларена", "Вильямса", "Феррари" — кому же из фаворитов понравилась такая дерзость?

Досталось Бриаторе в тот день даже от собственного руководства. Первый и единственный раз возмущенный Лючано Бенеттон обрушился на приятеля — для того, чтобы заключить контракт с Шумахером, Флавио пришлось уволить бразильца Роберто Морено, что не понравилось "верховой канцелярии". Но дельные и обстоятельные объяснения подчиненного удовлетворили текстильного магната, и впоследствии Лючано едва ли пожалел о своем решении.

"Приход Шумахера позволил нам действовать с долгосрочным прицелом — гонщик поднимается вместе с командой. Если бы я мог взять, к примеру, Сенну с 1989 года, то оба — я и Айртон — сделали бы ошибку. Наша машина не была чемпионской, — поясняет линию "Бенеттона" Бриаторе. —

И даже если бразилец стал бы у нас чемпионом, он бы доминировал над командой, чего я абсолютно не приемлю!"

Впрочем, у начинающего менеджера случались и просчеты. И, как у всякой гоночной команды, путь "Бенеттона" далеко не всегда был усыпан розами. Кто знает, как высоко забралась бы в иерархической лестнице Ф1 итальянская надежда — Алессандро Наннини, не попади Сандро в трагическую авиакатастрофу. Не малой крови стоили "желто-зеленым" и запоздалый переход на активную подвеску и полуавтоматическую трансмиссию.

А сколько проблем было у команды в ставшем чуть ли не провальным 93-м году. Неудачи "Бенеттона" в начале прошлого сезона, вполне возможно, и привели к разрыву спонсорских отношений с "Кэмелом" (забегая вперед, отметим, что нынешней весной руководитель отдела маркетинга "Рейнолдс Табакко" Данкан Ли лишился занимаемой должности именно за то, что "прошляпил" "Бенеттон"). Однако Бриаторе моментально подыскал замену американцам в лице японского табачного концерна "Джапан Табакко".

Много нареканий вызывала работа мотористов "Форда", детище которых ни в какую не желало вступать в сознательную жизнь. Но у Флавио нашлась управа и на последователей Генри Форда. Итальянец задал им перцу, начав искать связи с моторостроителями на стороне. Вспомните хотя бы аферу с "Лижье", когда Бриаторе предлагал Сирилу де Рувру "бенеттоновские косворты" плюс энную сумму денег в обмен на контракт с "Рено". Такой поворот событий лучше любого допинга подействовал на подопечных нового спортивного шефа "Форда" Криса Вудмарка.

Проповедуемая Флавио философия в нынешнем сезоне, похоже, начала приносить плоды. Так, медленно, но верно, шаг за шагом "Бенеттон" вместе с Шумахером наконец взобрался на свою вершину. Этот подъем, естественно, не мог не сказаться и на самом Бриаторе. От образа того, погруженного в работу, не реагирующего на шпильки в свой адрес, итальянца не осталось и следа. Сейчас в иерархии управляющих Флавио стоит, пожалуй, на одной ступеньке с самым удачливым менеджером последнего десятилетия — Ронном Деннисом. Во всяком случае последние их битвы оканчивались победами Бриаторе.

Стоило лишь патрону "красно-белых" положить глаз на Шумахера, как итальянец, ничуть не спасовав перед авторитетом "железного Рона", не только заключил контракт со своим "первым номером" еще на два года, но и умыкнул у самого Денниса голландца Йоса Ферстаппена, которого почти все считали собственностью "красно-белых".

Да что там Деннис! Нынешним летом управляющий директор "Бенеттона" открыто бросил вызов Максиму Мосли и Берни Экклстоуну, обвинив их в некомпетентности.

Прошедшей зимой корреспонденту английского "Автоспорта" Флавио твердо заявил: "Если я не выиграю чемпионат до 1996 года, мне необходимо будет заняться чем-то другим. Это просто-напросто будет означать, что я не слишком хорош для своей работы!"

Но теперь мы можем смело утверждать, что одной проблемой на пути седовласого трудяги-итальянца стало меньше — морока с переменой места работы ему не грозит — чемпионат-то он уже почти выиграл.

М. МЕДВЕДЕВ



Можно ли сказать о пасти дьявола, что она удивительно красива? Оказывается можно, если речь идет о самом крупном водопаде реки Игуасу, что разделяет Аргентину и Бразилию. Не устояли от соблазна устроить старт очередного "Кэмел Трофи" именно у водопада Пасть дьявола и организаторы этой увлекательной автоэкспедиции. Не смутило их даже то, что местные аргентинские власти наотрез отказались допустить на территорию национального парка, где, собственно, и находится удивительный водный каскад, конвой из 18-ти "лендроверов". В отличие от предыдущих лет в дебюте путешествия участники ждали...надувные лодки, на которых они прошли сто километров порожистых рек к месту первой серии специальных заданий. А там прямо с лодки — в джунгли с картой и компасом, затем вплавь через реку к стоящим на берегу машинам и, не мешкая, за руль с легендой маршрута, по которому надо было пройти с заданной скоростью. Этакое своеобразное многоборье, которое чуть было не привело к потере одного из японцев (он, как выяснилось, очень плохо плавал). Вождение по лежащим сикось-на-кось бревнам, традиционное извлечение из воды коробки передач, фигурное вождение, упражнения на физическую выносливость составляли спортивную часть "Кэмел Трофи" — ту, за которую даются очки, определяются победители в специальных заданиях.

ВЫБИРАЯСЬ ИЗ ПАСТИ ДЬЯВОЛА



Приятно, что среди тех, кто задавал тон в этих непростых испытаниях были и наши ребята — Борислав Казанкин и Александр Давыдов. На удивление всем они поначалу даже вышли в лидеры, а по итогам первой серии спецзаданий заняли пятое место.

Сама же экспедиция "Кэмел Трофи-94" в этом году резко отличалась от предыдущих двух, в которых мне довелось участвовать. Напомню, что в каждую команду входят еще и по два журналиста. На этот раз компанию мне составил оператор программы "Автошоу" Сергей Фаловский.

Только в начале путешествия в залитой пампе Парагвая все проходило так же, как и прежде. Большая желтая змея из "лендроверов", урча и фыркая, медленно пробиралась по скотобойной тропе в сторону границы с Аргентиной. Бравые гаучо с неизменным кольцом у пояса, пасшие бесчисленные стада коров и буйволов, с интересом наблюдали, как караван буквально вгрызался в каждый метр земли и медленно продвигался вперед. Что ни 500 метров, в ход пускалась лебедка. Причем в связи с отсутствием сколько-нибудь крупных деревьев всякий раз для лебедки приходилось закапывать якоря. К четырем

вечера удалось за 10 часов продвинуться на 9 километров. По подсчетам руководителя экспедиции Йана Чапмена для достижения искомой границы нам бы потребовалось не менее двух недель. И он принял историческое решение — вернуться назад и использовать объездную дорогу. Первый случай за всю историю экспедиций. Это был, пожалуй, единственный участок пути, напоминавший грязевые ванны Малайзии и Гайаны.

Предгорья Анд и пустыни Чили дали возможность участникам попробовать свои силы в мастерстве вождения. Скользкие, узкие дороги, серпантинном поднимающиеся в горы, доставили ряду команд немало острых ощущений. Нам самим пришлось ставить опрокинувшийся "Лендровер" механиков, а японская машина полностью потеряла свои округлые формы после очередного падения. Хорошо, что это был скромный по размерам кювет, так как, глядя иногда в открывающийся сбоку обрыв, мне оставалось уповать на то, что ребята назубок помнят уроки тренера по вождению Анатолия Кузнецова. Опасения мои были напрасны, так как за все время пути наша машина только один раз вылетела с дороги, но не перевернулась.

Пыль — вот главный враг "Кэмел Трофи-94". Никакие фильтры, полотенца не спасали от удушающей пыли, которая забиралась сквозь все щели автомобиля. Вытряхивая каждый день воздушные фильтры, представляли, что творится у нас в легких. Преимущество было только у первой машины, но в конвое в лидерах идут по очереди, так что мы испытали это счастье в пустыне Атакама только раз. Безжизненные пейзажи этой самой засушливой пустыни мира, где в свое время американские астронавты имитировали высадку на Луну, сбивали с ориентиров, и даже самый главный "кэмелтрофист" и руководитель Чапмен, идущий во главе конвоя, в темноте сбился с пути, несмотря на самые современные навигационные приборы.

А приборов в этом году прибавилось. Кроме традиционного терратрипа, позволяющего точно подсчитать количество пройденных метров, в этом году спортсмены должны были уметь обращаться и с прибором глобального определения положения (Global position sistem — GPS). За две недели до отлета нам удалось приобрести такой прибор и, благодаря помощи тренера из Франции Жака Шевалье,



даже более или менее сносно освоить его. Но, видимо, не до конца. В очередном командном задании на ориентирование на машинах в пустыне мы допустили пару промахов.

Но, как говорят сами "кэмелтрофисты", главное — не победа, а участие. Очевидно, этому принципу в первую очередь следовала француженка Катрин Дюре, которой вместе со скандинавкой Кристин Персон приходилось на равных соревноваться с мужчинами. Ей очень не хотелось уступать, и в сложных случаях она прибегала к нетрадиционным способам. Так, во время задания по ночному ориентированию, она привязала себя короткой веревкой к своему напарнику — человеку крайне крепкому физически — и бежала за ним, как водный лыжник скользит за катером. И они пришли первыми, обогнав мужчин испанцев и канарцев, среди которых был даже один чемпион Канарских островов по ориентированию.

В нынешнем году и мы в нашей стране дали возможность женщинам попробовать свои силы в национальном отборе. Так что не исключено, что когда-нибудь и Россию будет представлять смешанный или чисто женский экипаж.

Пасха — святой православный праздник — застал конвой в самом центре Атакамы. Еще перед стартом грек Михаилис заговорщицки сообщил, что у них в машине 60 бутылок коньяка "Метаксы". "Под Пасху", — добавил он. У нас тоже с собой было. Так что Воскресение Христово встречали во всеоружии. Виссарион Аляндин из телепрограммы "Пилигрим", примкнувший к конвою ближе к финишу, заблаговременно взял у православного архиепископа Аргентинского Пасхальное послание. Икона всегда и так путешествует с нами.

Кроме греков на празднование был также приглашен и доктор Габи — копт из Северной Африки. После пений псалмов начали разговляться — причем к этому процессу постепенно подключились и остальные команды. Мелодии "Цыганочки" и "Вещего Олега", исполняемые мощными голосами сборной России и примкнувших журналистов, периодически прерывались Сиртаки и другими греческими песнопениями. Праздник закончился под утро. Отправив наших спортсменов спать еще в 11.30 вечера, я с гордостью доложил, что половина команд выведена из строя с помощью "Метаксы" и "Столичной".

Но наша индейская хитрость не помогла. Еще пару ошибок на последних спецзаданиях отбросили нашу команду на восьмое место. А учитывая очки за "командный дух", мы впервые выбрались на десятое место. Напомню, что очки за "командный дух", начисляются участниками конвоя друг другу за умение управлять автомобилем, преодолевать препятствия и помогать во время пути. То есть конкурс этот не совсем объективен, и результат здесь зависит от многих факторов. Скажем, победу в нем южноафриканского экипажа, во многом можно объяснить их весьма скромным 13-м местом в спецзаданиях. Похоже, кое-кто из участников посчитал, что даже в случае успеха в "Тим спирит" ребята из ЮАР вряд ли составят серьезную конкуренцию в общем зачете.

Путешествие позади, но повторить его еще раз невозможно. Ведь участвовать в "Кэмел Трофи" в качестве основных членов команды можно лишь раз в жизни. Таковы правила игры. Впереди — новые маршруты, но они уже для новых людей, для новых искателей приключений.

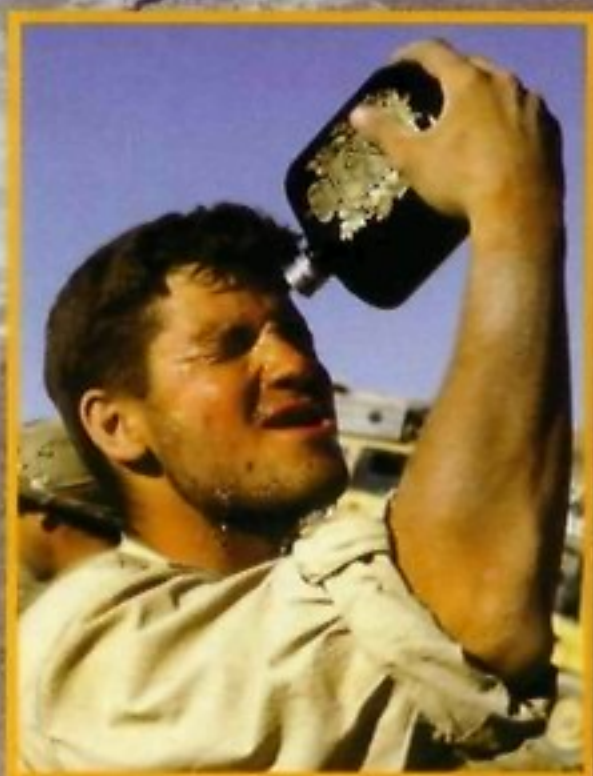
С. ТРОФИМЕНКО

специально для АМС

Аргентина—Парагвай—Чили

Фото А. ГУРЕВИЧА





Общее место	Команда	Специальные задания		Тим спирт		Всего очков
		очки	место	очки	место	
1	Испания	500	1	365	3	865
2	Велиобритания	325	6	370	2	695
3	Швейцария	450	2	215	11	665
4	ЮАР	150	13	490	1	640
5	Канарские острова	400	3	220	10	620
6	США	375	4	240	7	615
7	Бельгия	250	9	325	6	575
8	Германия	225	10	345	5	570
9	Нидерланды	200	11	360	4	560
10	Россия	275	8	210	13	485
11	Венгрия	355	5	120	17	470
12	Франция	300	7	145	15	445
13	Турция	175	12	230	8	405
14	Италия	100	15	215	12	315
15	Скандинавия	75	18	230	9	305
16	Япония	75	17	155	14	230
17	Польша	125	14	95	18	220
18	Греция	75	16	120	16	195

БАЙКИ ИЗ ДОРОЖНОЙ СУМКИ

Злобный бойскаут

Лагерем расположились прямо на дороге рядом с американцами. Неожиданно Борислав обнаружил здесь же паука величиной с блюдце. Это был тарантул.

Тут немного предыстории. Весь "Кэмел Трофи" мы сообща читали книгу известного английского писателя Джеральда Дарелла "Под пологом пьяного леса", в которой описывались места нашего путешествия. Любовь к животным буквально пронизывала эту книгу. Отдельные отрывки зачитывались в машине вслух.

Тарантул приковал внимание всех. Американец решительным ударом каблука прекратил жизнь несчастного паука. "Жаль", — мечтательно сказал Саша Давыдов (за опрятный внешний вид, белые рубашки, ярко-зеленую бейсболку и шейный платок получивший у нас прозвище "бойскаут"). "Гуманистические уроки Дарелла не прошли даром", — подумал я. "Надо было его в целлофановый мешок и к выхлопной трубе — на чучело", — продолжил Саша. С тех пор его прозвище дополнилось. "Злобный бойскаут", — любя, звали его товарищи.

Отбой-подъем за минуту

Каждую вынужденную остановку Борислав использует для переодевания. Причем процесс этот довольно непростой. Для начала надо открыть заднюю дверь "Лендровера", которую часто клинит, затем вытащить пластмассовый чемодан с личными вещами, открыть его, достать нужное, закрыть и ухитриться поставить на место. При этом надо еще успеть переодеться.

За время пути Борислав настолько преуспел в этом, что процесс смены одежды занимает у него не более одной минуты. А закрывает чемодан и дверь он уже на ходу. Переодевается же он по разным поводам. То по погоде. Жарко — в шорты, холодно — в штаны. То по ситуации. Сегодня ужинаем со скандинавами, сре-

ди которых и очаровательная Кристел Персон, и надо одеться в чистое. За свою любовь к переодеваниям Борислав получил прозвище "топ модел".

Почетный туарег

Сергей Фаловский — оператор. Именно благодаря его усилиям в нашей машине крайне мало места, так как все пространство занято огромным сундуком с камерой "Бетакан". Члены других команд уверены, что это холодильник, и поначалу просили у нас пиво.

Серхио, как мы его называем на испанский манер, любит закусить и, опасаясь тяжелых времен, постоянно готовит себя к худшему — то прячет по разным углам машины, как бурундук, съестное, то в отсек для пленок "ныкает" минеральную воду. Но кульминацией стал тот момент, когда мы застукали Серхио за едой супа из пакетика, не разведенного водой. "Когда в пустыне у нас кончится вода, вам тоже придется так есть суп и будет невкусно. А я уже привыкну", — пояснил Серхио.

В повседневной жизни он незаменим. Кроме основной работы с камерой, охотно занимается приготовлением пищи, во время специальных заданий греет ночью ребятам кофе и даже в тяжелых условиях ухитряется всегда быть в хорошем расположении духа.

Еще находясь в пампасах Парагвая, мы вели борьбу за "почетное туарежество". Туареги — небольшое племя в Сахаре, известное своим экономным отношением к воде. В тяжелую годину они даже умываются мочой верблюдицы. До верблюдиц мы, правда, не дошли, но борьба за титул "почетно туарега" у нас велась. Серхио завоевал это звание и с гордостью носил его.

Ошибка командора

Сегодня я не оправдал доверия. "Ошибка командора" — так вошел этот день в историю экспедиции. Ребята одарили меня этим титулом за наибольший опыт участия в "Кэмел Трофи". Дело в том, что обычно питьевую воду мы добывали с помощью катадинового фильтра, который очищает даже очень грязные жидкости. Фильтр этот напоминает опрыскиватель для деревьев и действует по принципу насоса. Для

того, чтобы "накатадинить" двадцатилитровую канистру требуется по крайней мере сорок минут. Так вот, по случаю мы купили в лавчонке несколько бутылок с минеральной водой и залили их в канистру. Вышла как раз половина. Подъезжая к пограничному посту между Парагваем и Аргентиной, я решил долить эту канистру, пока оформляются паспорта, дабы не терять время. Маленькая речушка как раз и служила границей между двумя государствами. Выбрав уютный заливчик, мы стали закачивать воду.

Однако нас все время одолевал загадочный запах хлорки. Полностью заправив канистру и поднявшись на склон, мы обнаружили, что стоки туалета доблестных аргентинских погранвойск как раз и попадают в заливчик, из которого мы "катадинили" воду. А в это время конвой уже тронулся в путь. Чертыхаясь, мы вылили все запасы и тронулись в путь без воды.

Тест на русскую безалаберность

Проезжая по руслу высохшей реки, застряли. Вытаскивая из багажного отсека причиндалы от лебедки, выложили сумку с инструментом и забыли о ней. Пропажа обнаружилась только через три часа. Возвращаться назад бессмысленно — дорогу в пустыне не найти. В машине воцарилось гнетущее молчание. Мало того, что без ключей и колеса не заменишь, но через два дня начнутся специальные задания, а среди них — много на знание механики автомобиля. Претензий друг к другу не высказывали, но настроение у всех поганое. Теперь о высоком месте и думать можно забыть.

Про себя решил, если кто поможет с инструментом, отдадим самое ценное — теплый свитер с надписью "Сборная России". Но надежд на это было мало, так как лишних ключей никто не держит.

Часа через два нам мигает фарами скандинавская машина. "Что вы за безалаберный народ, русские. Возить сумку с инструментом на крыше! — кричит нам из "Лендровера" финский журналист Мартин. — Она же упадет и потеряется".

Бог все же есть, и он услышал наши молитвы. Инструмент, брошенный Бориславом на крышу, не упал в течение нескольких часов, пока мы скакали по ухабам. Вечером у костра Мартину был вручен свитер, и он навечно получил звание "Герой труда" — единственное словосочетание, которое он знал и умел четко выговаривать по-русски. Кроме того, в дело пошел и стратегический запас питьевого спирта Калужского ликеро-водочного завода.



Это вовсе не новый вид автомобильного спорта. Просто концерн "Рено", вдохновленный успехами своих моторов в формуле 1, стремится на сто процентов использовать рекламный потенциал этих побед. Очередная задача специалистов маркетинга французской фирмы — сфотографировать на гоночной трассе в Имоле целое стадо автобусов PR1.



Наставник жены адвоката

Филипп Штрайф, в прошлом гонщик формулы 1, прикованный к инвалидному креслу после тяжелой аварии в Бразилии в 1989 году, нашел себе новое занятие. Он взял шефство над очаровательной Кати Кали, дерзнувшей в нынешнем году выступить во французском чемпионате по ралли-кроссу на "Ауди-Кваттро", мощностью 600 л.с. Выбор кандидатуры

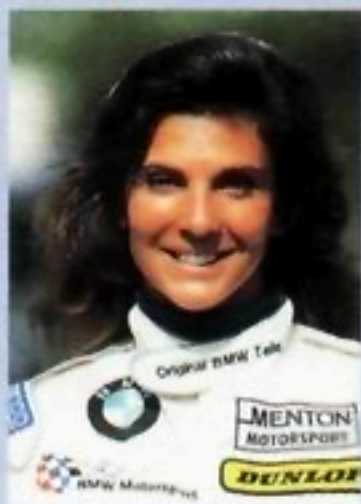
объясняется просто. Кати — жена адвоката Штрайфа.

"Прости, прекрасная Иоланда..."

"Так получилось", — вслед за героем мультфильма о Синей Бороде может, наверное, сказать теперь Марк Зурер.

Чемпиону Европы формулы 2 1979 года и участнику 82 Гран-при Ф1 из Швейцарии пришлось оставить карьеру пилота в 1986 году после аварии на ралли "Хессен". Но еще за год до этого, увлеченная примером мужа, за руль гоночного автомобиля села его жена Иоланда Зурер. Несколько лет швейцарская журналистка провела в младших формулах, а когда Зурер стал одним из боссов гоночного отделения БМВ, Иоланда, разумеется, была зачислена в заводскую команду в чемпионате Германии.

Но семейная идиллия длилась недолго — год назад супруги развелись, и теперь прихрамывающего Марка можно встретить опекающим молодых гонщиц формул "Юниор" и 3. Что, правда, не мешает сохранять статус-кво: Иоланда Зурер выступает за "БМВ-Тим Исерт".



- Впервые за руль одной из машин британской команды Ф 3000 "Пол Стюарт рэйсинг" сел француз — Дидье Коттаз, победитель национального первенства Ф3 прошлого года.

- Команда "Феррари" заключила договор на использование аэродинамической трубы с британской фирмой "Эйроспейс".

- Большой приз Бразилии формулы 1 будет проходить на трассе "Интерлагос" вплоть до 2001 года.

- Производитель кожаных комбинезонов итальянская фирма "Дайнезе" собирается приступить и к выпуску мотоциклетных шлемов.

- Фирма "Априлия" открыла филиал во Франции со 100 процентами своего капитала.

- Американский телеканал "Прим Нейтюрк" транслирует все состязания чемпионата мира в классе супербайк с целью поднять интерес к этой дисциплине в США, где в 1995 году состоится один из этапов первенства.

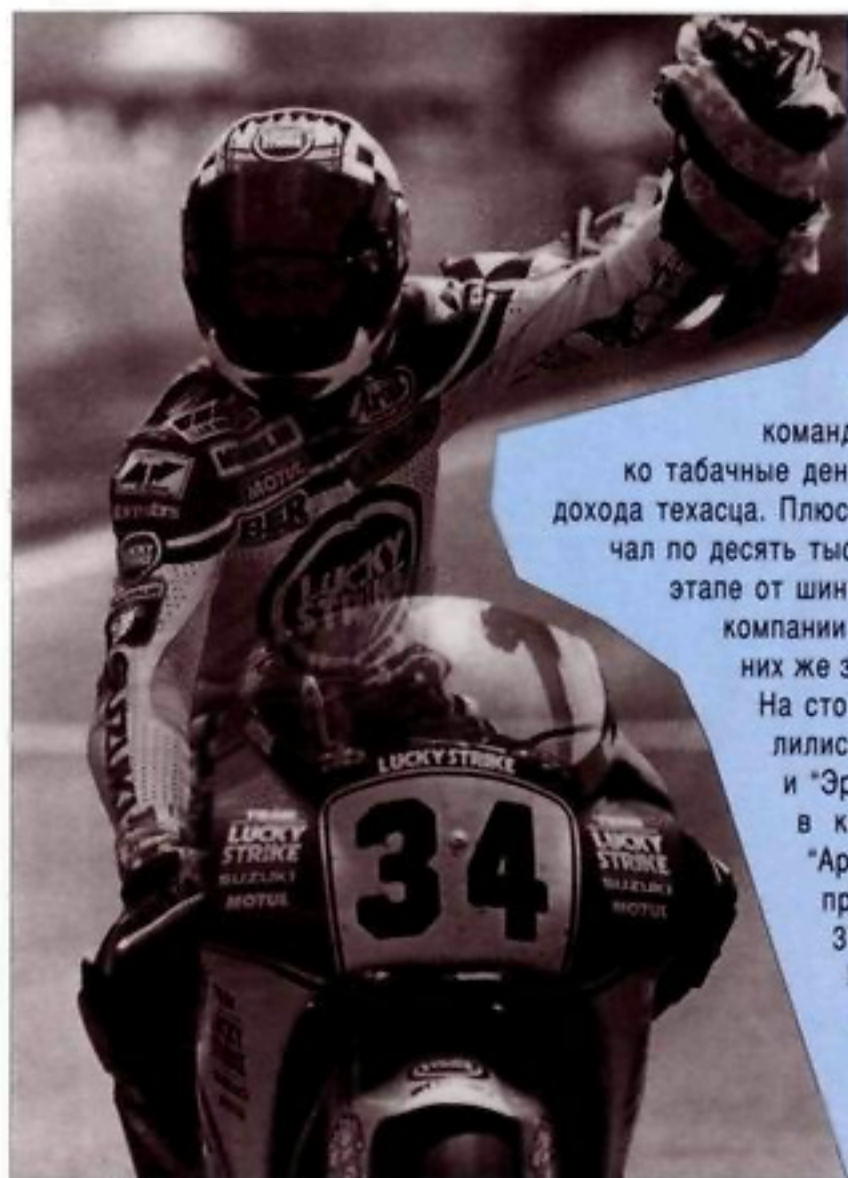
Возвращение Сандро Мунари

В 70-е годы его имя было на слуху у всех, кто интересуется ралли. Четырехкратный победитель "Монте-Карло" Сандро Мунари завершил свою профессиональную карьеру в 1978 году. С тех пор он выходил на старт лишь от случая к случаю. Десять лет итальянец отвечал за связи с общественностью в фирме "Ламборгини", но все-таки страсть к гонкам, видно, непобедима. В нынешнем сезоне Мунари решил выступить по полной программе в чемпионате Европы по кольцевым гонкам на старинных спортивных машинах. Возвращение оказалось на редкость удачным. За рулем "Альфа-Ромео - Джулиа - GTA2600" Сандро выиграл первый этап этих состязаний на трассе в Ле Кастелле.



- Ассоциация мотоциклетных команд, участвующих в Гран-при (IRTA), попросила "конюшни" быть более лояльными к журналистам и не закрывать то и дело свои боксы железными занавесами.

- Чемпионская команда европейского первенства Ф3000 1992 года "Криптон" не сумела найти денег для участия в нынешнем чемпионате. Правда, менеджер Патрицио Канту намерен вернуться в будущем году.



Плата за пот

Три с половиной миллиона долларов — такова была зарплата чемпиона мира прошлого года по мотогонкам в классе 500 см³ американца Кевина Швантца. Львиную долю этой суммы заплатил главный спонсор команды "Сузуки" — "Лаки Страйк". Однако табачные деньги были не единственной статьей дохода тегасца. Плюс к этим миллионам "ковбой" получал по десять тысяч долларов за каждую победу на этапе от шинного гиганта "Мишлен" и нефтяной компании "Мотюль", а также по сто тысяч от них же за титул чемпиона.

На сто тысяч долларов каждый раскошелись производители одежды "Дизель" и "Эрроу". За то, что Швантц выступал в комбинизоне "Дайнезе", шлеме "Арат" и мотоботах "Альпинстар", ему причиталось от них соответственно 375, 325 и 75 тысяч долларов.

Надо ли говорить, что в нынешнем сезоне царствующий чемпион Кевин Швантц сумел выторговать себе денежное содержание по-сильнее.



За честь "звезды"

С нежностью по-прежнему по-прежнему звезду Долли Бастер можно частенько увидеть в боксах мотоциклетных Гран-при. Причем привели ее туда во-

все не дела сердечные, как можно было бы подумать. Долли решила часть своих трудовых сбережений направить на поддержку Энди Прайнинга, выступающего в классе 250 см³.

Очаровательная Бастер настолько во-

шла во вкус, что в нынешнем сезоне даже заявила на чемпионат мира собственную команду "Долли Бастер-Прайнинг". Вместе с Энди спортивную честь команды защищает теперь еще один ее соотечественник — Кристиан Кортнер.

● На гоночные трассы немецкого чемпионата формулы 3 вышел третий из братьев Винкельхок — Томас. Напомним, что старший брат, Манфред, участник 47 Гран-при Ф1, погиб девять лет назад во время гонки спортпрототипов, средний, Йохим, участвует сейчас в "ADAC-Туринваген Кар".

Стерлинг Мосс за электронику

Знаменитый в прошлом пилот формулы 1 Стерлинг Мосс заболел новой страстью. С помощью архитектора он превратил свой лондонский дом в настоящий дворец автоматики. Скажем, если Мосс работает в своем кабинете на первом этаже, а ему необходимы документы, находящиеся в комнате этажом выше, Стерлинг, не вставая с места, нажимает на кнопку, и нужная папка через люк в потолке на специальном лифте будет доставлена прямо на его стол. Наслаждаясь плодами технического прогресса, Мосс может быть уверен, что никакой Мосли или Экклстоун не посмеет отменить электронику в его собственном доме.



ЭЛФ троицу любит

Французская нефтяная компания объявила о создании своей третьей по счету школы гонщиков. На этот раз юные дарования будут учиться мастерству вождения на трассе в Ле-Мане. Первый набор — 35 человек — нынешней осенью. Инвестиции в размере 26 миллионов франков позволят создать пятьдесят рабочих мест. ЭЛФ стала первой фирмой, вложившей свои средства в огромный технопарк площадью 30 гектаров, который в скором времени вырастет вокруг знаменитой кольцевой трассы.



Никогда не поздно...

В каком возрасте лучше всего начинать заниматься автоспортом? Француженка Мик Мишейль, в прошлом, и весьма далеко, певица, считает, что в 72 года — самое время. Дебютировала она не где-нибудь, а сразу на трековых гонках по искусственному льду в Бурже нынешней весной.

Между прочим, отважная женщина заняла на этом этапе известного состязания "Андрос трофи" не самое последнее место.





Картина эта наверняка запомнилась всем, кто побывал в тот день на "Зальцбургринге". Преодолев почти 123 километра дистанции, опередив ближайшего преследователя более чем на 12 секунд, да еще и показав при этом лучшее время прохождения круга, Майкл Дуэн с трудом слез с мотоцикла и, заметно прихрамывая, отправился к пьедесталу. Глядя на австралийца, нелегко было отделаться от ощущения, что эти несколько десятков метров даются ему гораздо тяжелее, чем тридцать кругов по гоночной трассе. Трудно поверить, но человек, который в полудюжине страшных аварий за последние несколько лет переломал, кажется, все свои косточки, с огромным отрывом лидирует в чемпионате мира по шоссейно-кольцевым мотогонкам в "королевском" классе, одержав победы в четырех из шести проведенных этапов.

ХРАНИ, СУДЬБА, ХРОМОГО КОРОЛЯ

Оговоримся сразу — версию о несравненных качествах "Хонды" Дуэна можно отнести на чисто — у Алекса Кривилля и Синичи Ито в распоряжении точно такие же машины заводской подготовки. Другое дело — вопрос об отсутствии конкурентов. При всем уважении к успехам Дуэна и его команды нельзя не отметить, что полку их серьезных соперников нынче заметно убыло...

Спад "красных американцев" Джона Косински и Дага Чандлера из "Кадживы" в принципе не удивителен. Если и год, и два назад итальянские лошадики от этапа к этапу улучшали свои результаты, то сегодня все наоборот — чем дальше идет чемпионат, тем заметней регресс "конюшни" Джакомо Агостини. Который, кстати, может усугубиться: на тренировках Гран-при Германии "маленький Джон" неудачно упал, сломав средний палец левой руки, и пропустил воскресную гонку. Но и тремя неделями раньше американец, как ни отчаянно рисковал, перепрыгивая оградительный бордюр в S-образном повороте "Бош", выше пятого места взобраться не сумел.

Гораздо удивительнее провал недавно слывших непобедимыми красно-белых "ямах" команды Кенни Робертса.

После того, как за три гонки до финиша прошлого сезона она потеряла своего лидера Уэйна Рэйни, будто сама судьба отвернулась от американской "конюшни". Уже начало сезона выдалось для "Малборо Тим Робертс" не ахти — второе место Луки Кадалоры в Истерн-Крике и четвертые в Шах-Аламе и Сузуке. А затем дела пошли еще хуже. На старте в Зальцбурге красно-белые мотоциклы занимали лишь седьмую и десятую позиции. В самой же гонке, несмотря на прекрасный старт Кадалоры, "ямахи" выглядели просто беспомощно и довольствовались только восьмым местом Дарила Битти, почти на минуту отставшего от победителя. Беда никогда не приходит одна — Кадалора в квалификационных заездах на следующем этапе в Хоккенхайме повредил руку и в гонке стартовать не смог.

Понятно, что при таком попустительстве "Кадживы" и "Ямахи" "Хонда" уверенно

лидирует — ведь в ее соперниках ныне ходит лишь "Сузуки" чемпиона мира Кевина Шванца. И только на последних двух этапах чемпионата компанию ему неожиданно составил единственный гонщик команды "Дукадос Хонда Понс" Альберто Пуиг. 27-летний испанец, лучшим достижением которого в мировых чемпионатах было шестое место два года назад в "четвертинках", наделал много шума в субботней квалификации в Зальцбурге. Его третье время лишь на восемь сотых было хуже результатов Мика Дуэна. Серьезность намерений кастильца показала и воскресная гонка — в послестартовый поворот его бело-голубая "Хонда" под номером 17 влетела первой. Правда, статус-кво было довольно быстро восстановлено, и почти все заводские пилоты обошли дерзкого выскочку.

5 этап Гран-при Австрии

22 мая, "Зальцбургринг",
29 кругов, 122, 815 км

1.	М.Дуэн	AUS	Honda NSR 500	1	37:54.120
2.	К.Шванц	USA	Suzuki RGV-Г	2	—12.610
3.	А.Кривилль	E	Honda NSR 500	5	—15.432
4.	С.Ито	J	Honda NSR 500	8	—21.230
5.	Дж.Косински	USA	Cagiva V594	6	—24.306
6.	А.Пуиг	E	Honda NSR 500	3	—28.928
7.	А.Барруш	BR	Suzuki RGV-Г	4	—35.859
8.	Д.Битти	AUS	Yamaha YZR500	10	—54.577
9.	Н.Мак-Кензи	GB	ROC Yamaha	12	—1:10.906
10.	Дж.Рейнольдс	GB	Harris Yamaha	18	—1 кр.
11.	Э.Муано	F	ROC Yamaha	21	—1 кр.
12.	Ш.Эммет	GB	Harris Yamaha	20	—1 кр.
13.	Ж.-П.Жандо	F	ROC Yamaha	17	—1 кр.
14.	К.Мильорати	I	ROC Yamaha	19	—1 кр.
15.	Л.Нево	B	ROC Yamaha	15	—1 кр.

Лучший круг: Дуэн — 1:17,696 (196,226 км/ч).

Отчаянный рывок испанца стал, пожалуй, самым интересным эпизодом австрийского Большого приза в "королевском" классе. Но на судьбу Гран-при он тем не менее никак не повлиял — Дуэн быстро и уверенно увеличил отрыв от всех своих преследователей.

"Мой единственный шанс на победу завтра — держаться за мотоцикл Мика на прямых и пытаться атаковать в поворотах", — заявлял Шванц накануне старта. Но плану тегасца не суждено было сбыться — отворачиваясь стартовав, он слишком долго выбирался с девятого места.

Удивительно схожим, будто скопированным под кальку, оказался сюжет Гран-при Германии, что в первую очередь обусловлено скоростным характером трассы в Зальцбурге и Хоккенхайме. Вновь первое место на старте занимал Мик Дуэн, Пуиг после заездов в пятницу был вторым, и лишь в субботу Шванц отодвинул кастильца на третью позицию. Со старта Кевин вырвался-таки вперед, но его тут же достал и обошел... все тот же Пуиг. А спустя некоторое время обоих обогнал и ушел, что называется в точку, Дуэн. Так что единственной интригой немецкого этапа стала борьба за второе место.

"Сузуки" под номером один все же опередил голубую "Хонду" подопечного знаменитого в недавнем прошлом испанского гонщика, а ныне менеджера собственной команды Альфонсо Понса. Однако Пуиг до самого финиша не отпустил.

● Цена 500-кубовых мотоциклов "ROC-Ямаха" и "Харрис-Ямаха", на которых в чемпионате мира выступает большая часть участников, переваливает за 80 тысяч долларов.

● Дарил Битти — гонщик "Малборо Тим Робертс" — выкроил время для посещения Гран-при Монако Ф1. Австралиец побывал в боксах "Мак-Ларен-Пежо", где его гидом был Мартин Брандл.

кал чемпиона мира, а за считанные километры до отмашки клетчатым флагом едва не отобрал у него второе место.

Впервые в карьере попробовавший "королевское" шампанское Пуиг прыгнул, можно сказать, выше головы, выйдя в турнирной таблице чемпионата мира на шестое место. Он опережает теперь четырех заводских гонщиков и вполне может рассчитывать на заинтересованность к своей персоне со стороны сильных мотоциклетного мира. У Мика Дуэна задача, пожалуй, посложней. В его чемпионском классе никто не сомневается — почти тридцать очков отрыва от ближайшего преследователя говорят сами за себя.

Од-

● Инженеры "Хонды" на некоторое время отказались от системы впрыска топлива, установленной еще в прошлом сезоне на мотоцикле Синичи Ито, но, похоже, не слишком себя оправдавшей. "Мы выяснили все о поведении впрыска в условиях Гран-при", — сказал технический директор команды Сугуру Какава. Сейчас "Хонда" испытывает усовершенствованную систему впрыска — пока на стендах.

● В Австрии в серьезную аварию угодила мотогонщица Томоко Игата, чей мотоцикл "споткнулся" об упавшую "Хонду" Такеси Цуджимуры. Японка отделалась сломанным коленом. Трагедией завершилась гонка мотоциклов с коляской, второй этап чемпионата которых проходил в Хоккенхайме. Когда до финиша Гран-при оставалось два круга, одну из машин развернуло, и на скорости 200 км/ч ее не смог обогнать "Краузер" Юсио Кумагата. При этом "пассажир" японца Саймон Прайор ударился в опраждение. Потерявший сознание англичанин с многочисленными повреждениями головы и позвоночника был переправлен в университетскую клинику Мангейма, где через несколько часов он скончался. 40-летний Прайор, семь сезонов участвовавший в чемпионате мира, но так и не снижавший лавров, стал очередной жертвой мотоцикла, спустя лишь тринадцать месяцев со дня гибели в квалификации Гран-при Испании японца Нобуюки Вакаи.

● Двукратный чемпион мира в классе 125 см³ Лорис Каджиров, ныне выступающий в "четвертинках", планирует в будущем году принять участие в чемпионате "королевского" класса, причем со своей нынешней командой "Пилеры Хонда". "Я думаю, что сяду за руль 'пятисотки', даже если не выиграю титул в классе 250 см³", — заявил итальянец. Но Лорис не исключает и возможности выступления за "Каджиров".

нако вспомним, два года назад после семи этапов очковая пропасть, отделявшая его от Рэйни, была более чем вдвое больше, но судьба оставила последнее слово за собой. Так что поступим по дереву — только бы Госпожа Удача, нечасто благоволившая Микку, не отвернулась от австралийца сейчас, когда до главного в его спортивной карьере события — победы в чемпионате мира — осталось всего несколько шагов.

М. МЕДВЕДЕВ

6 этап Гран-при Германии

12 июня, "Хоккенхаймринг"
18 кругов, 122,256 км

1.	М.Дуэн	AUS	Honda NSR 500	1	35.58,994
2.	К.Шванц	USA	Suzuki RGV-Г	2	—13.982
3.	А.Пуиг	E	Honda NSR 500	3	—15.764
4.	А.Кривиль	E	Honda NSR 500	6	—19.536
5.	А.Барруш	BR	Suzuki RGV-Г	4	—33.120
6.	С.Ито	J	Honda NSR 500	5	—33.293
7.	Д.Чандлер	USA	Cagiva V594	7	—47.202
8.	Н.Мак-Кензи	GB	Roc Yamaha	11	—1.06,29
9.	Б.Гарона	F	ROC Yamaha	12	—1.12.58
10.	Дж.Рейнолдс	GB	Harris Yamaha	14	—1.36,643
11.	Ш.Эмет	GB	Harris Yamaha	15	—1.37.062
12.	Х.Лопес Мелла	E	ROC Yamaha	20	—1.54.308
13.	Х.Мираллес	E	ROC Yamaha	22	—1.54.398
14.	Л.Нево	B	ROC Yamaha	16	—1.54.726
15.	Б.Бонхуиль	F	ROC Yamaha	27	—1 кр.

Лучший круг: М. Дуэн — 1.58.586 (206.190 км/ч).

Личный зачет: 1. Дуэн — 136 очков; 2. Шванц — 108; 3. Дж. Косински (USA, Cagiva) — 79; 4. Кривиль — 67; 5. Ито — 60; 6. Пуиг — 64; 7. Барруш — 61; 8. Л. Кадалора (I, Yamaha) — 46; 9. Чандлер — 38; 10. Рейнолдс — 32.



Счастье одного, как правило, основано на несчастье другого. На этой непреложной истине построены отношения и в автомобильном спорте. Если побеждаешь ты, то неизбежно проигрывает кто-то другой. Такое разделение обязанностей, похоже, наметилось в раллийной "конюшне "Продрайв-Субару": двукратный чемпион мира по ралли Карлос Сайнс, видимо, преодолел затяжной кризис, а вот его товарищ по команде 25-летний Колин Мак-Рей, которого уже сегодня частенько величают не иначе как быстрейшим раллистом мира, попал в беспросветную полосу неудач. Сходы по техническим причинам и аварии шотландца на предыдущих этапах первенства мира-94 еще можно списать на чрезвычайное стечение обстоятельств. А вот неудачу Колина на пятом этапе чемпионата в Греции не объяснить ничем, разве что предвзятостью Всевышнего. Верховный судья будто напоминает Мак-Рей, дескать, его время еще впереди, пока же не грех уступить дорогу раллийным старожилам. А поначалу, казалось, что сложнейший трехдневный марафон по дорогам древней Эллады станет лучшим в относительно недолгой — это был его 25-й старт в мировом первенстве — карьере шотландского пилота.

"Акрополис", по мнению многих, — труднейшее ралли в календаре чемпионата, оно в то же время и одно из самых представительных, традиционно собирающее на старт всех фаворитов. Помимо "Тойоты", "Субару" и "Форда" — завсегдатаев практически всех этапов, в Греции объявилась и взбалмошная, чуть ли не после каждого ралли открещивающаяся от своего дальнейшего участия в чемпионате "Мицубиси" с совсем свежей версией своего "Лансера".

Всего стартовую отмашку у подножия афинского Акрополя получили 88 экипажей. Однако суровая статистика давала понять, что в самом благоприятном случае до финиша доберется не многим более половины участников. Беспощадное в конце мая греческое солнце — самое суровое испытание для двигателей, а каменистые горные дороги способны в мгновение ока "разобрать" любой автомобиль на кусочки. В прошлом году из 93-х стартовавших машин фи-

СУДЬЕ ВИДНЕЕ...



нишировало 48. Немалые потери понесли участники и в нынешнем ралли. Только в первый день на 400-километровом пути до кемпинга в местечке Камена Воурла, чуть больше 130 из которых составляли десять спецучастков, раллийный караван лишился 18 экипажей, но зато приобрел новых лидеров. Впервые в нынешнем сезоне впереди оказались сразу две заводские "Субару".

И что примечательно, прибравший к рукам первую позицию Колин Мак-Рей опережал Сайнса на 43 секунды, что уж говорить об остальных. Известный "специалист по грунту" Юха Канккунен более чем минутным отставанием обосновался на четвертой позиции, прошлогодний победитель ралли Мики Биазон и давнишнее после первого дня был седьмым с двухминутным отставанием. Жаль, что столь резвое начало лишь сделало неудачу шотландца еще горше, уже на следующий день Колин распрощался с мечтой о второй победе на этапах чемпионата мира по ралли.

Неприятности для Колина и "Субару" начались с самого утра

в понедельник. После первого дня соревнований участники были перегруппированы так, что лидеры стартовали первыми, подспудно очищая гравийные участки для соперников. Таким подарком не преминул воспользоваться Дидье Ориоль. В воскресенье он был третьим, проигрывая Сайнсу девять секунд, но днем позже не только легко догнал и перегнал испанца, но и сократил отставание с Мак-Реем с 52 до 36 секунд. Однако недолго музыка играла и для француза, его продвижение вверх остановил не выдержавший греческой жары двигатель "Тойоты". Но все это были цветочки...

Вскоре Мак-Рей столкнулся с незначительными проблемами в системе рулевого управления его "Импресы", которые стоили Колину лидерства — на первое место переместился Сайнс. Это еще не было трагедией — разрыв между пилотами англо-японской команды не составлял и десяти секунд, а их преи-

мущество над другими участниками выглядело более чем внушительным. Дюжина спецучастков второго дня оказалась роковой для Биазона и Кеннета Эрикссона. Потерял все шансы на победу и Канккунен — неполадки в моторе отодвинули его на пятое место. Разбил подвеску "Эскорта" команды "Шмидт Моторшпортс" Ари Ватанен, а ближайший преследователь парочки синих "Субару" Армин Шварц на новом "Лянсере" отставал почти на две минуты!

Но вот во время регруппинга в Макрикоми судьи, проводившие мини-инспекцию автомобиля Мак-Рей, забыли... закрыть на застежки капот "Субару". И спустя некоторое время на скорости свыше ста километров в час капот открылся и ударил в лобовое стекло. Колин и его штурман Дерек Рингер немедленно стали исправлять неполадку, а вот судьи вместо извинений за собственную халатность предъявили экипажу "Субару" обвинения в неспортивном поведении и задержке проведения СУ16 — ведь машина британцев в буквальном смысле стояла на пути соперников.

Мак-Рей грозил штраф почти в 15 минут.

Во что
сам
про-
ви-



Колин Мак-Рей — очередной британский кандидат в "великие неудачники".

нившийся отказывался верить. "Они не посмеют наказать меня за происшествие, в котором я не виноват, — уверенно заявлял Колин журналистам. — Думаю, все решится в мою пользу, и я сохраню вторую позицию".

Но, рассмотрев на вечернем заседании "дело Мак-Рей", судьи не только не ограничились строгим взысканием — а просто-напросто дисквалифицировали шотландца, не оставив тому даже права подать апелляцию.

"Подобное решение шокировало команду и в особенности Колина, — заявил менеджер "Продрайв-Субару" Дейвид Ричардс. — Быть наказанным ни за что! Это же нереально!" Отнюдь. И судьи, которым, как известно, виднее, лишили шотландца как минимум 15 очков за второе место, оставив его после половины сезона с одним-единственным очком замыкать турнирную таблицу чемпионата мира.

Впрочем, несмотря даже на абсурдный вердикт устроителей "Акрополиса" в стане "Субару" траур никто объявлять не собирался — ведь главная задача команды была выполнена, и ее пилот, испанец Карлос Сайнс, одержал победу на пятом этапе чемпионата мира по ралли. Этот успех без лишней бравады можно вполне окрестить эпохальным. Как и для англо-японской раллийной "конюшни", победа в Греции стала первой для новой "Импрессы", так и для самого "матадора" — наконец ему удалось перешагнуть через злосчастный рубеж в тринадцать побед.

Замечательное продвижение Сайнса и его команды — третье место в Монте-Карло, четвертое в Португалии, второе на Корсике и триумф в Греции — явно указывает на появление в первенстве мира нового лидера, которому по силам заткнуть за пояс "Тойоту" и замануться на чемпионское звание. По крайней мере после финиша счастливый кастилец заявил буквально следующее: "Сейчас пока еще рано вато говорить о наших перспективах на следующем этапе, но я не вижу причин, которые смогли бы помешать нам повторить сегодняшний успех. Надеюсь, в Аргентине мы будем на подиуме вместе с Колином!"

М.МЕДВЕДЕВ



● Известный аргентинский ралист Хорхе Рекальде, а также грек Андреас Теодоракопулос после техосмотра их автомобилей не были допущены к старту.

● Нынешний успех стал вторым для Сайнса в Греции, причем в 1990 году испанец именно в "Акрополисе" праздновал первую в карьере победу.

● Пять из десяти спецучастков первого дня ралли были новыми.

● Сын президента Аргентины Карлос Менем-младший на серийном "Форд-Эскорте" был лучшим в группе N.

● Субару стала только вторым японским автомобилем, праздновавшим победу в "Акрополисе". Первым в 1975 году был "Датсун —160J". Рекордсменами же греческого марафона являются "Форд" и "Лянча" — на их счету по семь побед.

● Главными отличиями новой "Мицубиси" от своей предшественницы модели "Эволюшн 1" надо считать аэродинамические усовершенствования, в конструкции заднего антикрыла в частности, а также то, что "Лансер-Эволюшн" может выпускаться и с расположенным слева рулем.

● Наибольшее количество побед в греческом ралли — по три — в активе Вальтера Перля и Марка Биазона.

5 этап

Ралли "Акрополис"

29—31 мая, 1448,4/476,53 км, 33 СУ

1.	К.Сайнс/Л.Моя	E	Subaru Impresa	A	6:36,38
2.	А.Шварц/К.Виха	D	Mitsubishi Lancer Evolution II	A	—04.01
3.	Ю.Канккунен/Н.Грист	SF/GB	Toyota Celica GT 4 RC	A	—05.53
4.	А.Фьорио/В.Брамбилла	I	Lancia HF Integrale	A	—14.20
5.	А.Ватанен/Ф.Понс	SF/I	Ford Escort RS Cosworth	A	—15.25
6.	М.Вилсон/Б.Томас	GB	Ford Escort RS Cosworth	A	—22.47
7.	Ю.Фуджимото/А.Хертц	J/D	Toyota Celica GT 4 RC	A	—32.52
8.	А.Вовос/К.Фертакис	GR	Lancia HF Integrale	A	—42.37
9.	Э.Тринер/И.Клима	CZ	Skoda Favorit 136L	F2	—1:00,24
10.	П.Шибера/П.Гросс	CZ	Skoda Favorit 136L	F2	—1:05,43

Сошли:

Причина:

СУ:

18	Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Toyota Celica GT 4 RC	A	мотор
	К.Мак-Рей/Д.Рингер	GB	Subaru Impresa	A	дисквал.
20	К.Эрикссон/С.Пармандер	S	Mitsubishi Lancer Evolution II	A	мотор
21	М.Биазон/Т.Сивьеро	I	Ford Escort RS Cosworth	A	мотор

Лидеры: 1—22 СУ — Мак-Рей; 23—33 СУ — Сайнс. Победители СУ: Мак-Рей — 8; Сайнс — 6; Канккунен — 4; Эрикссон и Ватанен — по 3; Вилсон — 2; Биазон — 1. Стартовало: 88 экипажей. Финишировало: 36.

Личный зачет: 1—2. Канккунен, Сайнс — по 57 очков; 3.Ориоль — 47; 4.Биазон — 30; 5—6. Ф.Делекур (F), Й.Данкан (ЕАК) — по 20; 7.Шварц — 19, 8.К.Шинозука (J) — 15; 9—10. Б.Тири (B), А.Агини (I) — по 12; 11—12. П.Нджиру (ЕАК), Фьорио — по 10. Командный: 1. Toyota — 91 очко; 2. Subaru — 78; 3. Ford — 54; 4. Mitsubishi — 27; 5—6. Renault, Skoda — по 4.

Кубок ФИА Ф2: 1. Skoda — 20; 2. Renault — 15; 3. Opel — 10.

БАСТУЮТ ВСЕ, ПОБЕЖДАЮТ НЕ,

Хозяйка гостиницы со смешным названием "Поросья голова", что в нескольких километрах от картодрома французского провинциального городка Сольбри, смотрела на нас, будто на марсиан.

— Неужели из самой России? Приехали на Кубок Европы по картингу? Не может быть! Ведь моторный спорт — это очень дорого, а здесь говорят, что там у вас голодают, — причитала француженка, то и дело пытаясь дотронуться до кого-нибудь из нас рукой, видно, желая убедиться, что явление пятых гостей — не сон.

Признаться, мы и сами были удивлены, что добрались-таки за четыре тысячи километров на изрядно разбитом микроавтобусе "Фольксваген", у которого вдобавок в Германии развалилась коробка передач. Благо, у картингистов друзья по всему свету. В Нюрнберге нас приютил и взялся помочь бывший тренер сборной Молдавии Володя Солодкий переехавший туда жить из Кишинева.

Как мы вскоре убедились, проезд наш, который, кстати, финансировала команда "Старт-4К", поверг в замешательство не только служащих гостиничного сервиса, но и организаторов Трофея СИК. В местной фонотеке не оказалось гимна России, и на открытии соревнований в честь наших гонщиков прозвучал "Союз нерушимый...". Впрочем, нам еще повезло. Обескураженным литовцам французы вообще предложили послушать нечто вроде веселенькой польки.

Недоразумение завершилось официальными извинениями директора соревнований Пьера Перрэ, которые он принес двум делегациям. Однако, как оказалось, дипломатический инцидент был не самым серьезным испытанием для обаятельного француза на этих состязаниях. Настоящую забастовку устроили гонщики, когда в воскресенье утром их попытались заставить выйти на тренировку, обув карты в "боевой" комплект резины.

Дело в том, что в классе "Интерконтиненталь С", где, кстати, выступали и двое наших ребят, на все соревнования, включающие контрольные и отборочные заезды, а также предфинал и финал, положен единственный комплект резины. Причем его каждый гонщик обязан был купить прямо здесь на трассе либо у представителя фирмы "Данлоп", либо "Веги". В дальнейшем эти шины маркировались, а в перерывах между заездами они хранились в специальном помещении, куда имели доступ только судьи.

Сделано это как для того, чтобы уравнивать шансы участников, так и для уменьшения расходов гонщиков. (В более дорогом классе — формула С — пилоты меняют резину после каждого заезда, что, понятно, влетает в хорошую копеечку).

Однако согласно регламенту СИК такие жесткие требования не распространяются на тренировки, где можно использовать любые шины по своему усмотрению. Конечно, Пьер Перрэ отлично знал о существовании этого пункта правил, но верховная власть на международных соревнованиях принадлежит комиссару СИК, чье слово — закон. Гонщики и

любой судья обязаны беспрекословно подчиняться его указаниям.

На беду "комиссарил" в Сольбри мало кому известный австралиец, который, не заглянув в регламент, вдруг принял, как говорится, волюнтаристское решение. Пренебрежение правилами было настолько очевидным, что почти все участники отказались выходить на старт, требуя очной встречи с гостем из Страны кенгуру. Настойчивость гонщиков вполне объяснима — "боевой" резины после тренировки могло просто не хватить на финальный заезд.

Осада пестрой толпой спортсменов судейского домика, где скрывался комиссар, очень напоминала эпизод из фильма "Иван Васильевич меняет профессию", где под крики "царь не настоящий" стрельцы требовали явления государя. Однако самодержец от картинга не торопился предстать пред очи раздосадованных пилотов. Лишь спустя минут двадцать он великодушно позволил пройти к нему трем представителям бастующих. Переговоры длились примерно еще столько же. Все это время австралиец упрашивали прочесть правила. Наконец он снизошел до этой утомительной процедуры, и, разумеется, в конце концов отменил собственное решение. Глаза пилотов светились гордостью людей, отстаивших правду, и торжеством общей победы. Однако, как часто бывает не только в спорте, после коллективного триумфа победителями овладели собственные заботы, и из союзников они превратились в непримиримых соперников — впереди их ждали отборочные заезды.

Впрочем, отборочными на этот раз их можно было назвать весьма условно — все тридцать четыре участника в классе "Интерконтиненталь С" и так попадали в финал. Стало быть, их результаты влияли лишь на стартовое место в предфинале, итоги которого в свою очередь расставляли участников в финале главном. Такая вот утомительная битва за исходную позицию.

Однако для многих гонщиков столь длинный путь оказался весьма кстати, ибо сильный дождь, внезапно прекратившийся к середине контрольных заездов в субботу, перетасовал участников не по мастерству, а по прихоти жребия. Те, кто ехали позже, по высыхающей дороге, имели, понятно, неоспоримое преимущество. В счастливицах оказался Олег Малышев из Санкт-Петербурга, неожиданно для нас и самого себя показавший шестой результат. Порадовались мы и за Сергея Крикнова — француза русского происхождения, выигравшего "поул". Серега расположился в пaddocke рядом с нами и при случае чем мог помогал нам. Вот только пообщаться с ним как следует, по-нашенски, не удалось — брат по крови кроме "спасибо" не знает на родном языке ни слова.

Среди тех, кому предстояло изрядно поработать в отборочных заездах, был курянин Григорий Комаров, в активе которого только 31-й результат в контрольных заездах. И он сделал, пожалуй, все что мог, даже чуть больше. Каждый раз стартуя из предпоследнего ряда, Григорий приходил к финишу 13-м, 14-м и, наконец, 9-м. Справедливости ради за-

мечу, что в столь впечатляющем продвижении вперед Комарову помогли Малышев и итальянцы.

Олег, по прихоти судьбы оказавшийся на старте отборочных заездов в первых рядах, изрядно замедлял ход основного пелетона, собирая за собой толпу человек эдак в десять—двенадцать, тем самым облегчая Григорию погоню. Делал он это ненарочно, просто Малышев, для которого Трофей СИК был первой международной гонкой в жизни, чувствовал себя очень неуютно в компании опытных гонщиков, обиженных дождем и стремившихся прорваться любыми средствами вперед.

Что же до итальянцев — беспорных лидеров соревнований, то они применили военную хитрость. Уверенные на сто процентов в своем мастерстве и силе моторов, они попросту сходили с дистанции в отборочных заездах, стремясь сберечь покрыва. Благо место в финале было и так обеспечено. Потому-то в стартовом протоколе будущий победитель Ланчиери был вторым от конца.

Не знаю, как отнестись к этому поступку с точки зрения спортивной этики — все-таки соперников надо уважать — но как тактический ход он себя вполне оправдал. Габриэле Ланчиери в предфинале пробрался уже на седьмое место, а в финале не оставил никаких шансов ни французскому Маньоли, ни норвежцу Стенсорну.

А наши волнения кончились задолго до развязки в борьбе за призовые места. Голландец Марсель Бак грубо в повороте "убрал" с трассы шедшего впереди него Комарова. Григорий был в тот момент 14-м. Малышева же лидер обогнал за шесть кругов до финиша, и тот по правилам вынужден был покинуть трассу.

В формуле С главной сенсацией стало поражение чемпиона мира Алессандро Пиччини. В предфинале, лидируя, он сошел из-за неполадок с мотором. Желая наверстать упущенное, в финале итальянец из предпоследнего ряда совершил явный фальстарт, но наказать его за это судьи не успели — Алессандро вновь подвел двигатель. Как видно, и у великих бывают черные дни.

Впрочем, для Григория Комарова, который при удачном стечении обстоятельств вполне мог войти в десятку лучших, вряд ли провал чемпиона мог стать утешением. Вечером, зайдя к нашим кислым физиономиям, хозяйка гостиницы бросилась нас утешать, одарив на дорогу подарками и сообщив по секрету, что в будущем году, по ее сведениям, в Сольбри должен состояться чемпионат мира и Европы.

— Там-то вы непременно проедете лучше, — и, лукаво улыбнувшись. — А наша "Поросья голова" всегда к вашим услугам.

С. НЕЧАЮК,
В. СКРЫЛЬ (фото),
специальные
корреспонденты
АМС

КТО ПОХИТРЕЕ

Трофей СИК

Сольбри (Франция), 14—15 мая. Класс "Интерконтиненталь С".

1. Г. Ланчиери (I, "Бирель-Павези-Вега"); 2. Ф. Маньоль (F, "CRG-Павези-Вега"); 3. М. Стенсорн (N, "Топкарт-Павези-Вега"); 4. И. Савани (I, "CRG-Павези-Вега"); 5. П. Лэн (F, "CRG-Павези-Данлоп"); 6. В. Аццолина (I, "Голдкарт-Павези-Вега"); 7. Ф. Леглиз (F, "Мач1-KZH-Вега"); 8. Д. Грос (F, "Кали-KZH-Данлоп"); 9. М. Карон (F, "Бирель-ТМ-Вега"); 10. И. Балкар (CZ, "CRG-Павези-Вега"); ... 27. О. Малышев (RUS, "Бирель-ТМ-Вега"); 28. А. Вайткевичюс (LT, "CRG-Павези-Вега"); 29. Г. Комаров (RUS, "Бирель-ТМ-Вега").

Формула С. 1. А. Габриэльссон (S, "Кали-Павези-Вега"); 2. М. Орсини (I, "CRG-ТМ-Бриджстоун"); 3. П. Моро (I, "Голдкарт-Павези-Вега"); 4. М. Риттарбри (I, "Бирель-Павези-Вега"); 5. Ф. Валберг (S, "Топкарт-Павези-Вега"); 6. В. ван Лент (NL, "Бирель-Павези-Вега"); 7. М. Олссон (S, "MS-ТМ-Данлоп"); 8. А. Феенман (NL, "Бирель-Павези-Вега"); 9. Ж. Гоффингс (B, "Кали-Кали-Данлоп"); 10. К. Вассор (F, "Бирель-ТМ-Данлоп").



SUZUKI GOOD





Главное внешнее отличие форсированного варианта "Гусь-350-Горная Миля" — лобовой обтекатель не самой, признаться, изящной формы.

шие характерный звук выхлопа гоночных одноцилиндровых двигателей. Они даже отваживались проводить состязания на доморощенных аппаратах с силовыми агрегатами, как правило, японского происхождения. Соревнования так и были названы: "Sound of Singles" ("звук одноцилиндровиков") или просто SOS.

Вслед за "кустарями" интерес к маленькому, но стабильно растущему сектору рынка дорожных одноцилиндровых мотоциклов проявили карликовые европейские заводы. Их модели получились страшно дорогими — ведь это практически ручная сборка. И все же "Сегале", "Эгли", "Галлина", "Хорекс", "Харрис" и прочие специализированные фирмы сумели создать дорожные одноцилиндровые мотоциклы современной конструкции, отвечающие последнему слову техники в области подвесок, тормозов и других компонентов.

После успеха "малых европейцев" за дело взялись более крупные заводы. И вскоре появилась "Джилера-Сатурно". По иронии судьбы она была разработана итальянской фирмой по заказу огромного японского торгового дома "К. Ито и Ко." и в сотрудничестве с японским дизайнером Наоки Хигеварой. За три года было продано более трех тысяч этих сравнительно дорогих и сенсационно смотревшихся одноцилиндровых дорожных мотоциклов с акцентом на управляемость, а не на динамику, построенных по современным стандартам, а не с уклоном в ретро-стиль. Что достаточно ясно показывало наличие рынка для одноцилиндровиков, устремленных в будущее — не в прошлое.

Похоже, это дошло и до японцев: совсем недавно в Токио одна из фирм Большой четверки показала коренастый дорожный мотоцикл с моноамортизатором в задней подвеске, "перевернутой" передней вилкой, литыми колесами, обутыми в низкопрофильные радиальные шины, и внешностью, отмеченной немалой долей индивидуальности. "Джилера" могла бы гордиться таким мотоциклом, но его сделала фирма, до сих пор не проявлявшая интереса к этому сектору рынка, — "Сузуки". Пос-

кольку мотоцикл предназначен, по крайней мере поначалу, только для Японии, ему можно простить, что самый большой вариант двигателя имеет рабочий объем всего 350 см³.

Куда хуже дела обстоят с идиотским названием — "Сузуки-Гусь". Может, с точки зрения японца, оно и ничего, но для европейца оно подходит скорее моторизованному инкубатору, а не спортивно-дорожному мотоциклу. Все объясняет взгляд на рекламный проспект: "Гусь" с британскими номерами (намек на будущие экспортные возможности?) изображен на участке трассы "Турист Трофи" на острове Мэн, известном под названием "Гусиная шея".

Похоже, таким, несколько сомнительным путем "Сузуки" попыталась придумать своей новой "птичке" несуществующую родословную. Но, честно говоря, именно этому мотоциклу она не вполне подходит. Опробовав одну из первых машин на испытательном полигоне "Сузуки", я обнаружил, что вся она нацелена как раз в том направлении, в котором должны развиваться дорожные одноцилиндровые мотоциклы, — в будущее. Трудно упрекать "Хонду", когда она фотографирует свою ретро-модель "GB500-Клабмэн" на Губернаторском мосту: ей необходимо вызвать ностальгические ассоциации. А вот "Сузуки-Гусь" — слишком уж современный мотоцикл для "Турист Трофи". Поначалу он будет продаваться только в Японии, но нет сомнений, что покупатели скоро отыщутся и за ее пределами. Другой вопрос — сколько именно людей будет "огусинено" (на американском слэнге слово "Goose" означает "простофиля", "дурак", "лох". — Прим. ред.).

Появление "Гуса" вызвано естественным желанием "Сузуки" полностью использовать возможности превосходной гаммы одноцилиндровых двигателей с воздушно-масляным охлаждением, применяемых на мотоциклах в стиле "эндуро" серии DR. Так что двигатель мотоцикла "Гусь-350" создан на основе мотора модели DR350. Это также частично объясняет представлявшееся курьезным решение выбрать кубатуру, почти вымершую среди

дорожных мотоциклов, — сработал принцип "бери что есть", позволяющий удешевить производство и улучшить снабжение запчастями. Но двигатель "Гуса" выглядит совсем не так, как базовый DR350. Дизайнеры добавили цилиндру более развитое оребрение, а симпатичный "картер" на самом деле является маслобаком, подвешенным под двигателем, как на многих итальянских гоночных четырехтактных мотоциклах. Практически этот короткоходный мотор с шестеренным приводом уравнивающего вала имеет систему смазки с сухим картером. Под измененной внешностью скрываются и важные внутренние отличия от варианта DR350. Так, карбюратор "Микуни" с диаметром диффузора 40 вместо 33 мм и большее передаточное отношение первой передачи шестиступенчатой коробки. Для улучшения крутящего момента на низких оборотах на 35 процентов увеличена масса коленвала. Совсем иной поршень с увеличенным сквиш-эффе-



Техническая характеристика GOOSE 350

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цилиндровый, 4-тактный
Число и расположение клапанов	4, верхнее
Привод клапанов	распределительным валом
Диаметр цилиндра/ход поршня	79/71,2 мм
Рабочий объем	348 см ³
Степень сжатия	9,5
Мощность	33 л.с. при 8000 об/мин
Максимальный крутящий момент	3,3 кгм при 6500 об/мин
Карбюратор	"Микуни-BST", диаметр диффузора 40 мм
Запуск	электростартером
Охлаждение	воздух/масло
Зажигание	электронное, конденсаторное

ТРАНСМИССИЯ

Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепная

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина	1995 мм
База	1350 мм
Высота по седлу	770 мм
Дорожный просвет	150 мм
Угол наклона рулевой колонки	25°
Вылет	104 мм
Сухая масса	145 кг
Объем бензобака	15 л
Размер шин: спереди/сзади	110/70-17/ 140/70-17



ктом, а также немного измененная головка цилиндра с уменьшенным проходным сечением впускного канала — для повышения давления смеси. Фазы газораспределения изменены (хотя размеры клапанов остались те же) для увеличения перекрытия. А подъем впускного клапана увеличили на 1 мм, подъем выпускного — не изменен. Все это вместе с выпускной трубой более плавной формы повысило мощность с 27 л. с. при 7600 об/мин у варианта "эндуро" до 33 л. с. при 8000 об/мин у "Гуся". Не бог весть что, конечно, но любой энтузиаст "одноцилиндровиков" объяснит вам, что кайф не в том, насколько мощны и быстроходны эти мотоциклы, а в том, как они работают.

Хотя испытательный полигон и не лучшее место для выявления всех достоинств подобной машины, на длинной прямой с подъемом вы можете "оторваться на все деньги", испытывая разгонную динамику "Гуся" и работу шестиступенчатой коробки передач. Но все же для гоночной трассы он слабоват. Двигатель очень послушен, легко разгоняется за 9000 об/мин (красная линия — на десяти тысячах) и при этом дает приятное ощущение — уравновешивающий вал убирает большую часть вибраций, но оставляет как раз столько, чтобы вы знали, что управляете четырехтактным одноцилиндровым мотоциклом, а не двух- или четырехцилиндровым. Мотор весело бросает мотоцикл в

крутые виражи, отличаясь великолепной отзывчивостью на ручку газа — карбюратор просто изумителен. Но с таким водителем, как я — "в меру упитанным мужчиной в расцвете сил", — он не слишком динамичен.

Впрочем, именно такого эффекта и добивались его создатели. По словам руководителя проекта Тунисады Ито: "Наша цель — дать покупателю динамику, достаточную для того, чтобы мотоцикл оставлял приятное впечатление, но не предельную для этого двигателя. Мы хотели, чтобы владельцы сами могли доводить мотор, если они желают получить большую мощность". И для того чтобы показать возможности доводки "Гуся", Ито предоставил мне "Горную Милю" — форсированный вариант для гонок SOS. Не подумайте, однако, что этот мотоцикл действительно предназначен для участия в соревнованиях. Он служит скорее передвижным испытательным стендом, наглядно демонстрирующим возможности самостоятельной доводки "Гуся".

Довольно шумный — из-за мелодично звенящего титанового глушителя со стеклопластиковым наполнением — этот вариант с увеличенной до 10,0 степенью сжатия, усиленными двойными клапанными пружинами и прочими усовершенствованиями из набора, предлагаемого для форсировки "Сузуки-GSX-R750", а также чуть доработанной головкой цилиндра, развивает 40 л. с. при 10000 об/мин и имеет соответствующую динамику. Он производит впечатление мотоцикла более внушительного, чем 350 см³, рабочего объема. Хотя вам придется использовать коробку передач с еще большим энтузиазмом, чем на стандартном варианте, "Горная миля" гораздо отзывчивее, с ощутимым приростом мощности на 7000 об/мин. Если "Сузуки" сможет довести уровень шума до разрешенного законом значения, не потеряв при этом большей части дополнительной мощности, получится очень приличный форсированный набор для тех, кого не устраивает динамика стандартного "Гуся". Я, однако, думаю, что самый простой путь



достичь хороших динамических показателей — установить на него "гусиную" модификацию двигателя DR650. Если "Сузуки" будет экспортировать этот мотоцикл, ей придется установить мотор большей кубатуры, и тогда он станет Самым Приятным Мотоциклом Года и на извилистых дорогах, и в напряженном городском потоке. Но только не 780-кубовый мотор "DR-Биг", который может прихлопнуть такой мотоцикл, а средний вариант из серии DR, который лучше подходит к характеру машины.

Не возникает никаких сомнений в том, что шасси "Гуся" вполне сможет воспринять добавочную мощность, потому что сейчас мотоцикл производит впечатление очень устойчивого и точного в управлении даже при скоростном прохождении виражей на мотодроме или при резком ускорении на выходе из узких петель. Луиджи Сегале, Стив Харрис и любой другой из европейских спецов могли бы гордиться такой ходовой частью. По отзывчивости на движение руля и уверенности в управлении машина превосходит "Джилеру-Сатурно". Двигатель, установленный без сайлент-блоков, служит силовым элементом шасси, верхняя часть рамы — пространственная конструкция из стальных труб — соединяется болтами с двойной литой частью, к которой крепится маятник задней подвески и задняя точка крепления двигателя.

Вся конструкция сильно напоминает детище Сегале — это совсем не упрек, потому как работает она превосходно. Передняя перевернутая вилка "Шова" имеет диаметр внешней трубы 50 мм и внутренней 39 мм, задняя подвеска — с прогрессивной характеристикой и одним амортизатором "Шова". Вилка нерегулируемая, и задний амортизатор имеет только семь степеней предварительного поджатия пружины — гидравлика не регулируется ни на сжатие, ни на отбой. На короткие расстояния можно перевозить и пассажира, для которого предусмотрена маленькая подушечка на хвостовом обтекателе. Но я не хотел бы там сидеть в более-менее дальней поездке — и не думаю, что захотел бы кто-нибудь из инженеров "Сузуки". Стальной

маятник задней подвески имеет классическую регулировку натяжения цепи эксцентриком. Геометрия рулевого управления вполне спортивная: угол наклона рулевой колонки — 25°, вылет — 104 мм. Масса мотоцикла с полной заправкой — 160 кг, 77 из которых приходится на переднее колесо.

Несмотря на короткую — 1350 мм — базу, посадка на "Гусе" отлично подходит для моих 183 сантиметров: на сиденье вполне достаточно места,

и колени точно вписываются в выемки элегантно вылепленного бензобака. Низкие ручки руля расположены под идеальным углом: достаточно для того, чтобы дать спортивное ощущение, но не настолько, чтобы вызвать дискомфорт из-за того, что вы согнулись крючком, переместив всю свою массу на руки. Подножки расположены также превосходно: поздравляю "Сузуки" за действительно продуманную посадку, которая производит впечат-

ление созданной для водителя европейских габаритов. Еще один намек на будущее?

Когда вы ощущаете себя слившимся с мотоциклом, а не сидящим на нем, как на заборе, сразу появляется чувство доверия и уверенности, и управляемость "Гуса" только подтверждает это первое впечатление. Рулевое управление просто превосходно — точное и устойчивое на скоростных кривых и в то же время легкое и аккуратное при медленном прохождении поворотов. Ничего общего с судорожным и нервным поведением многих современных спортивно-дорожных одноцилиндровых мотоциклов.

Нерегулируемая передняя вилка не вызывает никаких проблем. Единственное замечание — к задней подвеске. Из-за недостаточного предварительного поджатия пружины заднего амортизатора я задевал расположенным справа глушителем землю при выходе из крутого поворота, когда при резком разгоне мотоцикл круто приседал на заднее колесо. Но это можно было устранить, если бы у меня было больше времени — после нескольких кругов мы должны были уступить трассу испытателям автомобиля "Сузуки-Капучино". А вот что устранить уже невозможно, так это недостаточное усилие гидравлики на отбоях. При резкой смене направления на петлеобразном повороте амортизатор вначале сильно сжимался, а затем выстреливал на полный выход штока. Хорошо бы увеличить усилие гидравлики на отбоях, а лучше всего поставить нормальный регулируемый амортизатор. Инженеры "Сузуки" утверждали, что на обычной дороге этот недостаток не будет замечен. На гладких японских дорогах — может быть. Но сомневаюсь, что водитель будет чувствовать себя комфортно на неровной трассе острова Мэн. И как это они проехали от Дугласа до "Гусиной Шеи", чтобы сфотографировать мотоцикл?..

За исключением этого момента езда на "Гусе" вполне приятна и понравится многим за пределами Японии. Мотоцикл изобилует стилистическими изысками — такими, как обтекаемые корпуса приборов и указателей поворота, и снабжен электростартером в качестве стандартного оборудования. Один 300-миллиметровый плавающий диск с четырехпоршневой скобой тормоза "Токико" обеспечивает изумительные тормозные качества — лучше, по-моему, чем 320-миллиметровый диск "Брембо" у более легкой "Сегале-Хонды", которую я опробовал всего несколькими неделями ранее и тормозные качества которой охарактеризовал как "предельные".

"Сузуки" явно затратила слишком много времени и усилий для того, чтобы сделать такой хороший мотоцикл и ограничиться нынешними планами продажи. Его цена в Японии — 569000 иен (чуть больше пяти тысяч долларов) — также выглядит привлекательной. А потому будем надеяться, что намеки на экспортную модификацию с двигателем большего рабочего объема станут реальностью. С 650-кубовым двигателем, широким выбором цветов — ныне "Сузуки" предлагает только синий — и, возможно, измененным именем одноцилиндровый "Сузуки" станет именно тем дорожным щеголем, которого ждут многие мотоциклисты.

А. КАТКАРТ
Фото Т. ИСОБЕ



ВРЕМЯ ТИТАНОВ

Каждая эпоха рождает своих героев. Вслед за Александром Македонским приходят Цезарь, Карл Великий, Чингисхан, Наполеон... Гений Архимеда дополняют, но не затмевают Коперник, Ньютон, Эйнштейн.

Бах, Моцарт, Чайковский, Уэббер — поколения сменяют друг друга, божественная музыка остается.

То же можно сказать об автогонках. В памяти потомков навечно сохранятся эпоха великого Фанхио и подвиги Кларка, победы "серебряных стрел" и "бессмертный чемпион" Риндт, "смутные годы" формулы 1 начала восьмидесятых и соперничество двух великанов — Сенны и Проста. Но есть в столетней истории автоспорта период почти забытый. Как в древнегреческих мифах едва не стерлось упоминание о могучих и мрачных титанах — шестерых сыновьях и шести дочерях Урана-неба и Геи-земли, так восемь лет на рубеже XIX и XX веков, с 1896 по 1903 год, остались в памяти потомков лишь неясным отголоском чего-то трагического и страшно далекого.

Первая кровь

1896 — 1898

Мсье Луи Фиссон торопился и очень нервничал. До старта в Версале оставалось совсем немного, а он еще не выбрался из лабиринта столичных улиц и улочек. Ехать же быстрее было совершенно невозможно — парижане будто сошли с ума. С самой Авеню де Пари, где состоялся торжественный старт крупнейших в истории автогонок Париж—Марсель—Париж, автомобиль Фиссона двигался в живом коридоре из приветствующей его публики. А ведь ни он, ни собранный самим Луи автомобиль отнюдь не были фаворитами.

Как же туго пришлось, наверное, Эмилю Левассору и графу де Диону, проехавшим тут раньше! В этот момент какая-то дама в белом платье и изящной шляпке бросила в автомобиль цветок. Фиссон обернулся и уже приподнял было шляпу в знак благодарности, но краем глаза успел заметить, что наперерез машине бросился человек.

Скорость была не так уж велика, прикидывал потом Фиссон — что-то около 20 километров, не больше. Поэтому, когда он подбежал к распластавшемуся на земле мужчине, по насто-

ящему испугаться еще не успел. Место происшествия мгновенно окружила толпа, то там, то здесь уже раздавались истерические женские крики. К величайшему изумлению автомобилиста пострадавший открыл глаза, встал и принялся извиняться: "Мсье, я чуть не испортил вам праздник..."

Из-за этого забавного, как многим тогда показалось, эпизода старт в Версале пришлось задерживать. Но, к счастью, ненадолго, и вскоре кавалькада из 32 экипажей отправилась в Марсель.

Гонки механических колясок стали сенсацией парижского сезона за два года до этого — в 1894-м, когда в путь из Парижа в Руан пустились несколько десятков паровых, электрических и бензиновых экипажей. С тех пор мода на такие соревнования стала распространяться по всему свету, как волна инфлюэн-

цы. В 1895 году состоялись первые настоящие гонки на скорость — без остановки от Парижа до Бордо и обратно. А в июне 1896-го в Бельгии, в местечке Спа, чьи минеральные воды пользовались весьма недурной репутацией в Европе,

прошел "Автомобильный праздник", собравший толпы шикарной публики. Говорят, даже в Америке (хотя откуда, позвольте спросить, там автомобили?) провели уже несколько подобных состязаний.

И все же до сих пор гонки носили отпечаток некой светскости. Богатые аристократы нашли себе новое — да, очень увлекательное, — но не слишком серьезное занятие. На смену рыцарским турнирам, дворцовым переворотам, балам и дуэлям пришли автомобили.



Эмиль Левассор

Гонка Париж—Марсель—Париж, стартовавшая 24 сентября 1896 года, стала совсем другой. По сути, она открыла эру профессионального автоспорта. Отныне судьба всех подобных соревнований будет неразрывно связана с автомобильным бизнесом.

Инициатором состязания был Альбер де Дион. Несмотря на графский титул, этот 40-летний господин обладал завидным деловым чутьем и был к тому времени владельцем одной из крупнейших в мире фабрик по производству паровых экипажей. Он первым понял, какие прекрасные рекламные возможности заключены в автогонках. И вывел на старт в Версале целую команду.Причем наученный горьким опытом минувшего года, когда бензиновые экипажи легко обошли его тяжелый паровик, граф Альбер выставил три трицикла собственного производства уже с моторами внутреннего сгорания. Мало того, все они были оснащены прошлогодней новинкой — пневматическими шинами системы братьев Мишлен. Правда, поставить все на одну, "бензиновую" карту де Дион, очевидно, не решился, по-



Эмиль Майад

тому что сам появился на Авеню де Пари за рычагами паромобиля.

Главным соперником графа был Эмиль Левассор. Но — опять же в отличие от прошлой гонки — не один, а с целой командой. На трех однотипных «панар-левассорах» вместе с главным инженером французского завода поспорить с фирмой де Диона собрались Эмиль Майад и Меркель, которых вместе с господами Виз, Колломом и Делевеном из «графской» команды по праву можно назвать



Леон Болле

одними из первых в мире заводскими гонщиками.

Всего же в путь отправились 32 экипажа, из них только три паровых, остальные были снабжены бензиновыми моторами. Гонщикам предстояло преодолеть невероятно длинный маршрут протяженностью в 1711 километров, дважды пересечь практически всю Францию — с севера на юг от «столицы мира» до

порта на Средиземном море и обратно. Причем в отличие от прошлогодней гонки Париж—Бордо—Париж, участники которой двигались без остановок, на этот раз дистанция была разбита на десять этапов. Так что водители и их механики могли отдохнуть, выспаться, а в случае необходимости отремонтировать машины.

Но и на этот раз главным фаворитом журнал «Ля Франс Отомобиль», основанный всего полгода назад, считал прошлогоднего победителя Левассора. Первым преодолевший тогда 1178 километров, двое суток не смыкая глаз, он и теперь шел на своем любимом «Пам-Пам». Француз не стал полагаться на новомодные «пневматики» — слишком свежи были воспоминания о мучениях Мишленов год назад, когда покрышки приходилось менять в среднем каждые 24 километра. Зато объем и мощность 4-цилиндрового двигателя «Панар-Левассора» возросли в полтора раза — до 3,6 литра и 12 л.с. Большинство его соперников — «Делаэ», «Пежо», «Роше-Шнайдер», «Морс», машины Фиссона и братьев Болле — не могли похвастать столь мощными моторами и вполне заводским — полдюжины механиков! — сервисом в пути.

Но человек предполагает, а Господь располагает. И первая неудача приключилась с Левассором, едва лишь пропали из виду крыши Версаля — шина слетела с обода. А победителем первого этапа от Версаля до Осера протяженностью 178 километров совершенно неожиданно стал Леон Болле на смешном маленьком трехколесном автомобильчике, больше напоминавшем велорикшу. Одноцилиндровый моторчик воздушного охлаждения рабочим объемом 650 см³ развивал всего 3 л.с., и все же «Вуатюретт», «повозочка», как любовно называл свою машину Болле, к вечеру первого дня обогнала ближайшего преследователя на 40 километров!

Однако вскоре выяснилось, что настоящая гонка только начинается.

Ночью поднялся ветер, к утру набравший едва ли не ураганную силу. Дождь лил как из ведра, но никто из участников и не думал отказываться от борьбы. Первой жертвой бури стал брат победителя первого этапа Амедей Болле. Через несколько ки-



Амедей Болле - сын

лометров после старта он вынужден был остановиться: как потом говорили, ночью какой-то злоумышленник насыпал в подшипники песка. Заменяв вышедшие из строя детали, экипаж фирмы «Амедей Болле» (недолго до этого братья разделили отцовскую фабрику на два самостоятельных предприятия) помчался нагонять упущенное время. Но скользкая от дождя проселочная дорога оказалась слишком трудным испытанием для автомобиля на четырех узких и высоких колесах с изящ-

ным кузовом «виз-а-ви», предназначенным скорее для неспешных прогулок по улицам Парижа. На одном из поворотов Амедей не сумел удержать машину и врезался в дерево. По счастливой случайности никто из четверых путешественников не пострадал. А вот от машины остались одни обломки.

Буря разыгралась не на шутку. Ветер валит деревья, перегораживая дорогу. Скользкие подъемы становились для большинства экипажей непреодолимыми — машины приходилось на руках втаскивать на вершину очередного холма, спотыкаясь и поминутно падая в грязь, борясь с ураганным ветром, под проливным дождем. Как все это выдерживали городские господа — по большей части аристократы, инженеры, механики, журналисты?! Но никто из них по своей воле так и не сошел с дистанции.

Дождь перестал только на четвертый день. Левассор, который вышел в лидеры уже в Лионе, мчался вперед, отрываясь от соперников все дальше. Если год назад он показал среднюю скорость 24 км/ч, то на финише третьего 198-километрового этапа Дижон—Лион изумленные судьи зафиксировали 31 км/ч.



Рене де Книфф

Рене де Книфф на финише гонок Париж—Бордо 1898 года. Его «Панар—Левассор» (на такой же машине годом раньше Жиль Уржьер выиграл состязания Париж—Дьепп) был, по сути, серийным легковым автомобилем. Двухцилиндровый рядный мотор рабочим объемом 1690 см³, расположенный спереди вертикально, развивал 6 л.с. при 700 об/мин. Это позволяло на четвертой передаче достигать 32 км/ч.

Это после двух дней настоящей бури! Казалось, остановить неистового парижанина уже никто и ничто не сможет.

До Марселя оставалось около 150 километров, когда на въезде в город Оранж Эмиль заметил бросившегося наперерез "Панар-Левассору" здоровенного пса. Пытаясь избежать столкновения, гонщик свернул с дороги, но не сумел удержать машину, она съехала на обочину, опасно накренилась и в конце концов свалилась в канаву.

К счастью, авария произошла на небольшой скорости. Автомобиль почти не пострадал, механик д'Остинг отделался легким испугом. Поначалу казалось, что и с самим Левассором ничего страшного не случилось — его лишь выбросило из машины. При падении, правда, Эмиль здорово ударился о землю.

Вскоре "Панар-Левассор" под номером 5 продолжил свой путь. Победитель гонки Париж—Бордо—Париж ни за что не хотел отдавать лидерства и, упрямо вцепившись в рычаги управления, мчался вперед, несмотря на все усиливающуюся боль в груди и животе. Но вскоре силы оставили его, и в Авиньоне д'Остингу пришлось искать врача.

На финише пятого и самого



Граф

Гастон де Шасслу-Лоба

Его победа в гонке Марсель—Ницца—Ля Турби в 1897 году стала последним успехом парового автомобиля в крупном европейском соревновании.

короткого — всего 101 километр — этапа Авиньон—Марсель гонщиков встречала 50-тысячная толпа. Но добраться до Средиземного моря смогли лишь 13 экипажей. А в Париж суждено было вернуться и вовсе только девяти. "Повозочка" Леона Болле попала под поезд на железнодорожном переезде. Еще одну "Вуатюреттку" превратил в

кучу металлолома... разъяренный бык. Следующей жертвой огромного зверюги стал экипаж "Роше-Шнайдера". Причем сам Теофиль Шнайдер чудом избежал страшных рогов, отделавшись "всего лишь" сломанной ногой.

Один из "панар-левассоров" столкнулся с каретой и перевернулся, другой (правда, оба они представляли не заводскую команду, а "частников"-любителей) — сторел. Но судьба будто хранила участников этой сумасшедшей гонки. Во всяком случае до финиша. Первым, через неделю изнурительной борьбы, въехал в парижские ворота Майо Эмиль Майад. Он затратил на дорогу 67 часов 42 минуты 58 секунд. Вторым, отстав на 28 минут, был его товарищ по команде "Панар-Левассор" Меркель, четвертым — д'Остинг. Но сам Левассор, к сожалению, не смог по-настоящему насладиться триумфом своих автомобилей. Банкет в ресторане "Жиллет" проходил без него — врачи запретили Левассору вставать с постели. Состояние здоровья 52-летнего инженера все ухудшалось, и в апреле следующего года Эмиль скончался.

Ненамного пережил своего шефа победитель гонки. В 1898 году Эмиль Майад с женой и друзьями отправился в Биариц. Разумеется, на автомобиле. За несколько километров до цели путешественники решили обогнать карету. Но едва автомобиль поравнялся с экипажем, лошади испугались и понесли. Колесо кареты задело автомобиль, тот перевернулся... Пассажиры отделались синяками. Майад был мертв.

А первого мая того же, 1898 года произошла первая в истории автоспорта смертельная авария во время гонки. Это случилось во французском Периге. Маркиз де Монтане, обгоняя одного из гонщиков, решил помахать ему рукой. Рулевого колеса на тогдашних машинах еще не было, для управления служил длинный рычаг. Неловко двинув рукой, маркиз задел колесом своего "Панар-Левассора" идущий рядом автомобиль, но, не заметив этого, продолжал гонку. Услышав сзади шум перевернувшейся машины и крики о помощи, маркиз обернулся и... снова забыл о рычагах управления. "Панар" съехал с дороги и перевернулся. Механик второго автомобиля скончался на месте, де



Этьен

Жиро

третий призер состязаний Париж—Амстердам—Париж, ни разу не сумел добиться победы в больших европейских гонках.

Монтане умер через три часа. Единственное, что успел сделать маркиз перед смертью — распорядился выдать денег вдове несчастного.

"Автогонки превращаются в грозное чудовище!" — предупреждал в своей статье главный редактор "Ля Франс Отомобиль" и секретарь Французского автоклуба Поль Мейан. Гоночные



Эмиль Делаэ

Эмиль Делаэ, основатель одноименной фирмы, которой вскоре предстоит стать одной из самых знаменитых в автоспорте. На этой машине с двухцилиндровым мотором, расположенным горизонтально сзади (2512 см³, 7 л. с. при 900 об/мин) он занял четвертое место в классе автомобилей и седьмое в абсолютном зачете гонки Париж—Марсель—Париж.



Шевалье Рене де Книфф

Гоночная карьера шевалье Рене де Книффа (1864—1954) была короткой — с 1897 по 1903 год. Но за это время он сумел выиграть пять больших гонок. Кроме того бельгийский дворянин более четверти века был президентом Спортивной комиссии Французского автоклуба и Международной спортивной комиссии Международного союза автоклубов (AIACR), предшественника нынешней ФИА.



Трицикл "Де Дион-Бутон" образца 1896 года. Одноцилиндровый 4-тактный мотор воздушного охлаждения рабочим объемом 185 см³ развивал всего 0,7 л. с. Тем не менее Виз удалось занять на такой машине третье место в абсолютном зачете гонки Париж—Марсель—Париж. Правда, мечтать о победе ему не приходилось — Французский автоклуб относил трехколесные машины де Диона к категории мотоциклов.

автомобили, утверждал он, больше не имеют ничего общего с обычными дорожными. Ими управляют либо богатые бездельники, либо оплачиваемые заводами профессионалы. Вместо того, чтобы служить совершенствованию конструкции легковых автомобилей, гонки стали жестоким зрелищем, где современные гладиаторы рискуют

жизнями на потеху толпе.

Авторитет Мейана был велик. Однако и ему не удалось вернуть в бутылку джина, которого сам же двумя годами ранее помогал выпустить. Производство автомобилей в Европе и Америке, но прежде всего во Франции, росло невиданными темпами. Самобеглые экипажи стали ходким товаром, а гонки — луч-

шей рекламой. Неудивительно, что год от года их проводили все чаще. В 1897 году состоялись первые в Италии (Арона—Стреза—Арона) и первые в Германии (Берлин—Лейпциг) состязания автомобилей. Во Франции же они появлялись как грибы после дождя: Париж—Труавиль, Париж—Дьепп, Марсель—Ницца—Ля Турби. Поэтому Французский автоклуб уже в конце 1897 года опубликовал первый в мире гоночный календарь. Согласно ему было решено наряду с несколькими "местными" ежегодно проводить по крайней мере одну "междугороднюю" гонку.

И 7 июля 1898 года в Шампани 69 гоночных и 26 "туристских" автомобилей готовы были выйти на старт очередного такого грандиозного состязания по маршруту Париж—Амстердам—Париж.

Двумя годами раньше состязания от Парижа до Марселя и обратно положили начало профессионализму участников — гонщиков и фирм — а нынешние открыли новую эру в техническом смысле. До сих пор гоночные машины если и делили на классы, то делали это, так сказать "на глаз". Допустим, в 1896 году действовала такая классификация: А — мотоциклы, В — двухместные автомобили, С — четырехместные и D — шестиместные. Теперь же возобладал

технический подход — машины разделили на два класса — до 400 килограммов и свыше 400. "Малышей" нарекли по примеру трехколесной машины Болле "класс вэатюретт", а "больших" через восемь лет, в 1906-м, назовут "автомобилями класса Гран-при". Так что решение Французского автоклуба, принятое 96 лет назад, можно считать прообразом появления гоночных формул 1 и 2 полувеком позже.

Интереснейшую новинку приготовил Амедей Болле. До сих пор конструкторская мысль работала лишь в одном направлении — скорость можно увеличить, наращивая рабочий объем и мощность двигателя. А машина Болле значительно уступала в мощности "панарам". Зато 8-сильный мотор был укрыт — впервые в истории! — неким подобием аэродинамического капота.

Не дремал и главный фаворит, успевший уже завоевать славу флагмана французского автоспорта — "Панар-Левассор". Бельгиец Рене де Книфф, сменивший на посту технического директора (и "первого номера" заводской команды) самого Левассора, оснастил свои машины пневматическими шинами. Кроме того, еще весной он принял на работу 32-летнего бывшего велогонщика Фернана Шаррона и 34-летнего Леонса Жирардо. Несмо-

Год	Маршрут	Победитель	Дистанция км	Скорость км/ч
1894	Париж—Руан	Альбер де Дион (F) "Де Дион-Бутон"	126	18,7
1895	Париж—Бордо—Париж	Эмиль Левассор (F) "Панар-Левассор"	1178	24,1
1896	Спа-Франкоршамп	Ломай (F) "Пежо"	—	—
	Париж—Бордо—Ажен	Буске (F) "Пежо"	1276	24,5
	Париж—Марсель—Париж	Эмиль Майад (F) "Панар-Левассор"	1711	25,3
1897	Марсель—Ницца—Ля Турби	Гастон Шасслу-Лоба (F) "Де Дион-Бутон"	233	32,5
	Париж—Дьепп	Жиль Уржьер (F) "Панар-Левассор"	161	34,8
	Париж—Труавиль	Жиль Уржьер (F) "Панар-Левассор"	181	40,5
	Арона—Стреза—Арона	Джузеппе Кобыянки (I) "Бенц"	35	—
	Берлин—Лейпциг	Фриц Хельд (D) "Бенц"	—	—
1898	Марсель—Ницца	Фернан Шаррон (F) "Панар-Левассор"	227	—
	Периго—Бержерак—Периго	Лис (F)	—	—
	Париж—Бордо	Рене де Книфф (B) "Панар-Левассор"	578	37,8
	Париж—Амстердам—Париж	Фернан Шаррон (F) "Панар-Левассор"	1454	44,4
	Бордо—Биарриц	Лосель (F) "Амедей Болле"	293	43,0
	Турин—Асти—Алессандрия—Турин	Луиджи Стореро (I) "Де Дион-Бутон"	192	23,1
	Марсель	Дюбуа (F) "Пежо"	180	28,1
	Ляль—Кале—Ляль	Кретлер (F) "Пежо"	225	33,9
	Санкт-Петербург—Стрельна—Санкт-Петербург	Петр Беяев (R) "Клеман"	41,6	26,1



В абсолютном зачете состязаний от Парижа до Марселя и обратно машины фирмы "Де Дион-Бутон" заняли лишь третье, пятое и девятое места. Однако именно Альбер де Дион извлек из этих соревнований наибольшую выгоду. Причем как техническую — автомобили завода стали оснащаться пневматическими шинами системы братьев Мишлен, — так и коммерческую — рекламный плакат, на котором автомобилист и его подруга легко уходят от погони, имел большой успех у парижан.



Несмотря на то, что восхищенные журналисты называли машины Амедея Болле "торпедами", клиновидная форма передка была обусловлена скорее необходимостью разместить змеевиковый радиатор, имевший очень большую площадь.

На снимке изображен сам А. Болле-сын перед стартом гонки Париж—Амстердам—Париж.

тря на это "торпеды" Амедея Болле (так называли их восторженные журналисты) блестяще подтвердили правоту своего создателя — в Амстердам они прибыли на первых трех местах. И хотя обратная дорога сложилась для команды не столь удачно — Шаррон и Жирардо все же ушли вперед — третье место Этьенна

Жиро и пятая позиция еще одного заводского гонщика "Амедей Болле" многим указали новый путь к успехам в автогонках.

Состязания длиной 1454 км были разбиты на шесть этапов и проходили через Реймс, Льеж, Маастрихт, Арнем и Утрехт. Может быть, потому, что скорости были невиданно высоки, а

скорее всего из-за необычного пролога эта четвертая "большая гонка" пользовалась у публики необычайной популярностью.

Началось все накануне старта, когда префект парижской полиции потребовал, чтобы участники предъявили свои "права". Дело в том, что по закону 1893 года каждый владелец самоходного транспортного средства обязан был иметь две бумаги — собственно водительские права и "техталон", сертификат, дающий право эксплуатировать машины на обычных дорогах. Оказалось, что у большинства участников гонки такого "техталона" нет. Пришлось вечером накануне старта ехать в полицию на техосмотр. Но полицейский инженер Буше без всякого объяснения причин "зарубил" практически все гоночные машины. И префект полиции старт запретил.

Гонщики не подчинились, и в Париж были введены войска! Но автогонки все же победили — под

носом у кавалеристов "группа захвата" во главе с Амедем Болле похитила опечатанные Буше бочки с бензином, а другие гонщики в это время тайно переправляли машины из Шампиньи в Виллье, на который власть парижского префекта не распространялась.

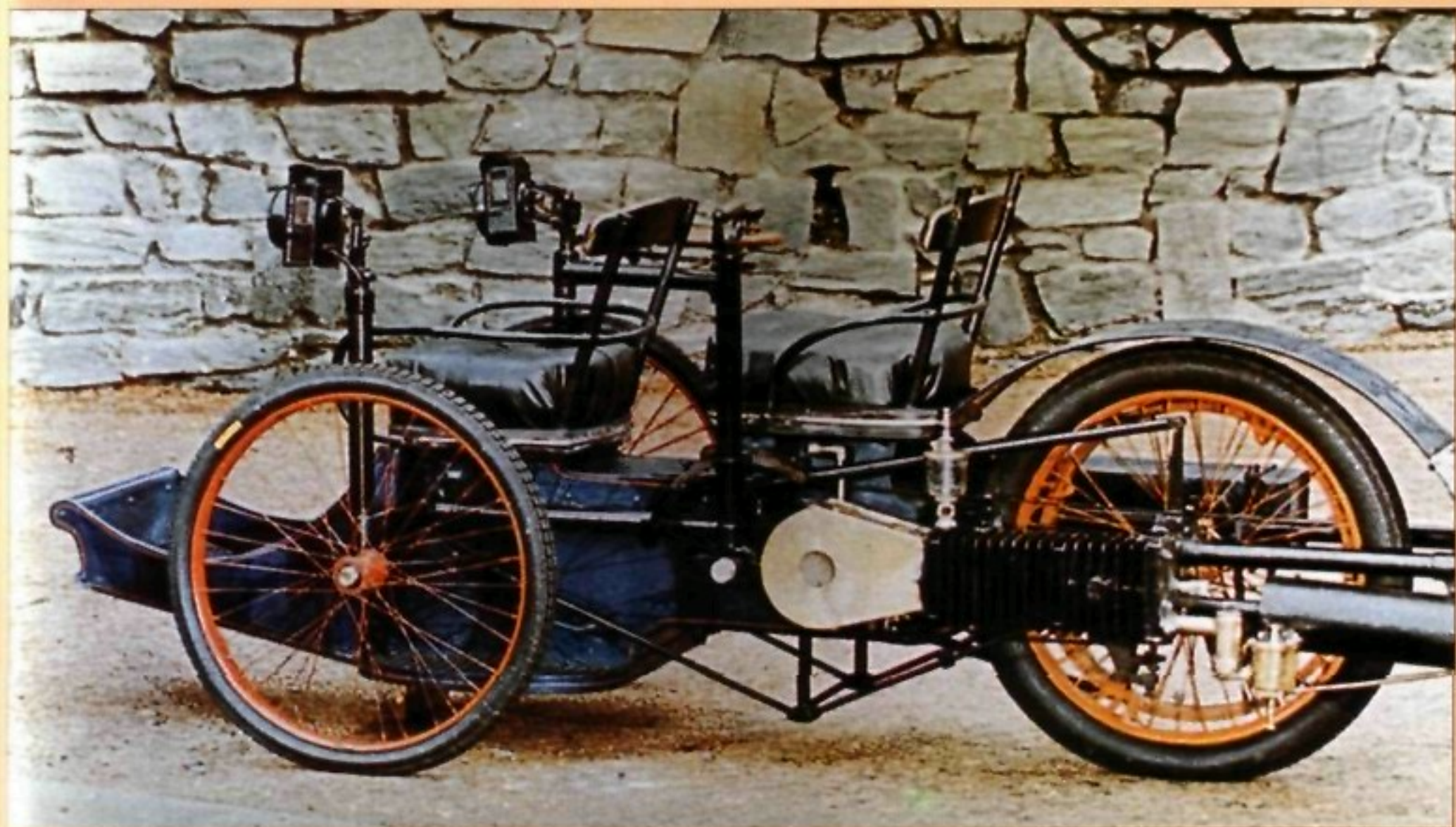
Шесть дней во время гонки и еще много месяцев после финиша газеты на все лады расписывали подвиги автогонщиков. Писали о полицейской засаде в Версале и о "ночной разведке", вовремя ее обнаружившей. О ротах пехоты, которые контролировали улицы Парижа и полке гусар, занявшем Шампиньи. О кордоне, который выставила полиция перед финишем, так и не пустив участников в столицу. Все это придало автогонкам в глазах французской публики такой шарм, что сделало их на долгие годы по сути национальным видом спорта.

Автоспорт начинал свое триумфальное шествие по Европе.

Продолжение следует

А. МЕЛЬНИК

"Повозочка" Леона Болле. Сиденья расположены "цугом", причем водитель сидел позади пассажира. Слева от его места — рычаг бесступенчатой коробки передач, справа — рулевое колесо (одно из первых в мире!). Двигатель с единственным горизонтально расположенным цилиндром размещен совершенно необычно — на том месте, где у современных мотоциклов находится цепная передача. На снимке из французского автомузея можно рассмотреть и висящий между мотором и цилиндром глушитель карбюратор и трогательные трубочки бензопровода...



ЗВЕЗДЫ НАД

Он проснулся и посмотрел на часы. Стрелки приближались к полуночи, значит, поспать удалось всего полтора часа. Рейхол встал и, подойдя к окну, раздвинул занавески. Чернильно-синий купол неба усыпан звездами. "Похоже, завтра будет солнечно и жарко, — подумал он. — Идеальными были бы облачность и легкий ветерок. Но уж лучше солнце, чем дождь".

Уснуть удалось только под утро — до половины четвертого Бобби ворочался на постели, постоянно возвращаясь мыслями к предстоящему третьему, предпоследнему дню квалификационных заездов "Инди-500". Год назад он пережил здесь едва ли не самую печальную минуту своей жизни. Трехкратный чемпион CART, победитель 24 гонок "индикаров" не сумел даже попасть на старт. В последнюю минуту из списка 33-х лучших его выбил Эдди Чивер. Рейхол до сих пор помнил тот позор. А поэтому, когда после первых двух дней квалификации его время оказалось 29-м, Бобби не стал ждать у моря погоды.

Посоветовавшись со своим компаньоном Карлом Хоуганом, они решили плюнуть на самолюбие — свое и фирмы "Хонда оф Норт Америка" — и обратиться к Роджеру Пенске. Сейчас, мучаясь бессонницей, Рейхол с удивлением вспоминал ту легкость, с которой Роджер пошел навстречу конкурентам. Может, сыграло свою роль то обстоятельство, что оба они из Огайо, Бобби родился в Медине, Роджер — в Шейкер Хайтс. И воз-

растом не так уж различаются, и у обоих — четверо детей. Но с особенным восторгом гонщик думал об автомобиле. Теперь, после тридцати тренировочных кругов он понимал, почему парни из "Пенске" так хороши в нынешнем сезоне. Разумеется, Рейхолу достался не боевой PC23, а запасная машина прошлогодней модели PC22, оснащенная, правда, мотором "Илмор" новейшей модификации D. Они на голову превосходили "Лолу" с маломощной, несмотря на почти год напряженных усилий, "Хондой", на которую сделала ставку "Рейхол/Хоуган". Кроме того, у "Пенске" им предоставили любую помощь. На все вопросы инженеры и механики отвечали подробно и четко. Теперь Бобби был уверен, что сможет не только пройти квалификацию, но даже подумать о победе. Впрочем, давайте отвлечемся от переживаний 41-летнего экс-чемпиона CART и попробуем разобраться в причинах невероятного альтруизма владельца одной из заокеанских гоночных "конюшен".

В самом деле, подобная ситуация в формуле 1, скажем, никому и в голову не придет. Чтобы Рон Деннис пришел в пятницу вечером к Фрэнку Вильямсу и попросил одолжить ему запасной автомобиль, потому что Мартин Брандл не может пройти квалификацию... Это, прямо скажем, из области фантастики. Тем не менее, большинство тех, кто наблюдал, как два "малборовских" красно-белых "Пенске" пятеро механиков перекрашивают в черно-желтые "пивные"

цвета "Миллера" (эта операция обошлась, между прочим, в восемь тысяч долларов), не только не выказывали особенного удивления, но еще и неодобрительно покачивали головами. Роджер, мол, настолько уверен в своей победе, что это даже неприлично.

Откуда же такая самонадеянность? И новички, и старожилы Инди, победители и те, кому ни разу не удавалось даже доехать до финиша — Найджел Мэнселл и Эй Джей Фойт, Скотт Брайтон и Рауль Боззел, отец и сын Андретти, Робби Гордон и Тео Фаби — все в один голос утверждали: все дело в "звездах". В трехлучевых звездах "Мерседес-Бенца".

В августе прошлого года на английском заводе "Илмор" в обстановке строжайшей секретности параллельно с созданием двигателя модели D начались работы над проектом мотора на основе серийного ("сток-блок") 8-цилиндрового, V-образного блока "Мерседес-Бенц". Дело в том, что если 15 этапов CART проводятся по правилам именно этой организации, то учредителем "Инди-500" является USAC, автоклуб США. И в качестве альтернативы турбонаддувной "восьмерке" рабочим объемом 2650 см³ он допускает "сток-блок" в 3430 см³. Такой двигатель не может иметь более двух клапанов на цилиндр и распределительных валов в головках. Зато давление наддува допускается гораздо большее. В результате в конце апреля Эмерсон Фиттипальди, Ал Анзер-младший и Пол Трейси уселись за руль красно-белых машин с трех-

лучевыми звездами на капотах. Их двигатели развивали ни много ни мало — 1000 л.с. Мощность моторов "индикаров" лежит обычно в пределах 750—850 л.с. Поэтому весть об огромном гандикапе, который получили "парни Пенске", повергла конкурентов в состояние, близкое к шоку. "Инди становится смешным. Нам предстоит бороться — за второй — третий ряд на старте", — это Мэнселл. А вот Фойт: "Помимо всего прочего, у Роджера не одна, а целых три пули в стволе". И наконец Брайтон: "С таким бюджетом, как у "Пенске", любой из нас будет среди лучших. Вопрос времени, когда они захлопнут дверь перед нашим носом".

Напрасно Трейси жаловался на недостаточную надежность "мерседесов", а Фиттипальди предупреждал, что даже несмотря на преимущество в мощности победы будет добиться очень нелегко. Их никто не желал слушать, уж больно завораживающе выглядели цифры — 1000 и 850. Да еще на прямых замерили максимальную скорость. У "Пенске" она оказалась на 16 км/ч выше, чем у "лол" и "рейнардов".

Вот почему даже результаты квалификации — Фитти занял третье, а Трейси только 25 место — никого не обманули. Канадец накануне решающей "битвы за поул" попал в аварию, и главрач "Инди-500" Хенри Бок не допустил его на старт 14 мая. А когда заезды были в разгаре, пошел дождь, не позволивший выйти на трассу более чем половине соискателей. На следующий же день было очень жарко, влажно и ветренно, так что улучшить скорости двух десятков счастливых было невероятно трудно.

Сделать это удалось только 47-летнему ветерану Фиттипальди, который сумел зацепиться за место в первом ряду. Поэтому большинство отдавали предпочтение именно ему. "Первым будет Эмо", — ответ Майкла Андретти на вопрос журналистов



● Рекордную сумму — 7864800 долларов составил призовой фонд нынешней "Инди-500". 1373813 из них получил победитель, 622713 — серебряный и 411163 — бронзовый призеры. Самым же "низкооплачиваемым" пилотом на этот раз оказался Марио Андретти — за 32 место ему досталось "всего" 138512 долларов.

ИНДИАНОЙ

Три луча знаменитой звезды — главный инженер завода "Илмор", президент "Мерседес-Бенц AG" и владелец "Пенске Рэйсинг".



накануне гонки был лаконичен. А Анзер-младший в том же стиле добавил: "Фитти — парень номер один". И только отец "маленького Ала" придерживался иной точки зрения: "Кто победит? Черт возьми, конечно мой сын!"

Итог же дискуссии, по обыкновению слегка улыбаясь, подвел сам Фиттипальди: "Разумеется, как члены одной команды, мы помогаем друг другу, обмениваясь любой информацией, которая поможет нашим "лошадкам" бежать быстрее. Но едва лишь судья взмахнет зеленым флагом, мы трое будем непримиримыми соперниками".

Вышло так, что правы оказались все. Как и предсказывал Андретти, Эмо был первым. Он лидировал на протяжении 145 из 184 кругов гонки. Обойдя Анзера после того, как тот уехал менять шины, он в свою очередь уступал первое место, лишь заезжая в боксы. Бразилец мчался, словно на крыльях, выигрывая на каждом круге у своего товарища по команде невероятные две секунды. Так что, когда до финиша оставалось двадцать кругов, "Пенске" под номером 2 обошел своего брата-близнеца с цифрами 31 на борту на целый круг.

Но "маленький Ал" не хотел уступать. Через четыре круга он предпринял попытку обойти Эмерсона, а когда обе машины заходили в последний перед финишной прямой поворот... "Я промазал всего-то сантиметров на 15, — сокрушался бразилец. — Попал на "стиральную доску", ограничивающую трассу в поворотах, и задние колеса повело. Я уже почти справился, но чуть-чуть опоздал... Страшно досадно!" А Анзер-младший через полчаса прятал перед микрофоном счастливую улыбку: "Стоит вам сойти с правильной траектории хотя бы на несколько дюймов, вас сметет с трассы будто вакуумным пылесосом".

Машина Фиттипальди, вращаясь, ушла вверх по виражу, ударилась задним правым колесом о бетонную стенку и, беспомощно кружась, застыла метрах в семидесяти от финишной черты. Убедившись, что пилот не пострадал, более 450 тысяч зрителей немедленно переключили свое внимание на трассу. Из трех чудо-"Пенске" остался лишь один, а гонка еще не кончилась. Может быть кому-то удастся опровергнуть все прогнозы и разгромить непобедимых "красно-белых?"

Вторым в этот момент, отставая на полминуты, шел новичок "Инди" Жак Вильнев. 23-летний сын знаменитого пилота формулы 1, никогда не признававшего никакого места, кроме первого, был как раз тем человеком, который эти надежды мог исполнить. Вот сейчас он бросится вперед и в сумасшедшем стиле своего отца вырвет победу или разложит машину на винтики...

Ничуть не бывало! "Шансов обойти Ала у меня практически не было, так что я предпочел исключить малейший риск, — спокойно, будто многие десятки журналистов, осаждающих его после финиша, для Жака обычное дело, рассказывал канадец в пресс-центре. — Тем более, что три предыдущие гонки закончились для нашей команды двумя авариями. Моя задача была проста, как апельсин, — контролировать ситуацию, не ввязываясь в драку, которую учинили на последних кругах некоторые парни".

Удивительной рассудительности Вильнева не хватило за шесть кругов до финиша Стену Фоксу. Он шел в десятке, но решил подняться еще на несколько ступенек в гонке, в которой участвовал всего второй раз в жизни. Однако не справился с управ-

лением и вместо торжественного банкета в "Индиана Конвеншн Сентр" ночь на понедельник провел в больнице.

На мгновение утратил осматрительность даже такой опытный гонщик, как Майкл Андретти. Судьи показали ему черный флаг — штраф в один круг — за обгон, когда на трассе после аварии Фокса появился "пейс-кар". Так, финишировав третьим, Майк очутился только на шестом месте. Владелец команды Чип Ганаси подал протест, а сам экс-чемпион CART отнесся к случившемуся более философски: "Это, конечно, грандиозная гонка. Но говорить, что один водитель лучше другого только потому, что выиграл здесь три-четыре раза, было бы неправильно. Вам может повезти — и вы выиграете, может не повезти, и вы ни разу даже не финишируете. Но чтобы узнать, кто лучший, нужно смотреть весь чемпионат, гонку за гонкой. Мы изо всех сил сражались здесь. Но через неделю в Милуоки мы будем биться точно также — изо всех сил".

Действительно, в Уэст-Аллис, штат Висконсин, на знаменитый трек "Милуокская Миля", где первые состязания "индикаров" прошли еще в

13 новичков участвовали в специальной программе "Руки Ориентейшн Проуграм" 78-й по счету "Инди-500", девятую сумели квалифицироваться.

● Похоже, нашел замену Робби Гордону, перешедшему из-

мой в "Уокер Моторспорт", Фойт. В апреле Эй Джей уволил не показавшегося ему в первых двух гонках Дейви Джонса и принял 24-летнего американца Брайана Херту, прошлогоднего победителя серии "Инди-Лайтс".

● Механики "Пенске" называют между собой Хиро Мацуситу "король Хиро" (кинг Хиро). Дело в том, что каждый раз, когда Фиттипальди пытается обойти японца на круг, он нажимает на кнопку радиосвязи с небольшим опозданием, и в

наушниках раздается: "... king Hiro!" "Мацуситу очень трудно обойти, даже когда он отстаёт уже на несколько кругов, — говорит Эмо. — Этому парню нужно учиться осторожности".

1933 году, соперники Роджера Пенске отправились с новыми силами. Ведь "банда седого Роджера" лишилась главного своего оружия — тысячесильных моторов "Мерседес-Бенц". А обычные "Илмори-Д", как показывал пример Адриана Фернандеса, Тео Фаби, Ари Линдика, Стефана Юханссона, никаких преимуществ не дают.

Надежды эти еще окрепли, когда в первый день квалификации Фиттипальди был только пятым, Трейси — восьмым, а Анзер и вовсе восемнадцатым. Немногим лучше дело обстояло в субботу. Трейси проиграл обладателю "поул-позишн" Боззелу только 0,084 с, зато "маленький Ал" — 0,475. На коротеньком "ипподромном" треке это было многовато.

Тем большее изумление предстояло пережить всем в день гонки. 45254 зрителя — рекордное, как утверждают, число для "Милуокской Мили" — завороченно наблюдали за тремя красно-белыми ракетами. Со старта не прошло и десяти минут, как Трейси, Фитти и Анзер заняли первые три места. Через двадцать минут они обошли всех остальных на круг! "Что и говорить, это было зрелище не из легких," — вздыхал младший Андретти. "Мы играем даже не в первой лиге, — вторил ему Мэнселл. — Это чистая демонстрация силы "Пенске".

В дальнейшем гонка потеряла всякий смысл. Зрителям предлагался только один вопрос — какой из трех "Пенске" будет первым. Но и эта задача была быстро решена — в отличие от "Инди-500" роль первой скрипки исполнял "маленький Ал". А его главного оппонента — Фиттипальди. Трейси же вновь выпало быть наблюдателем. "Мне оставалось сидеть тихонько за спинами старших, ожидая, когда клетчатый флаг рассудит их спор", — признался после финиша 25-летний канадец.

Впрочем, и этим "спором" зрители обязаны, скорее, судьям. Анзер явно уезжал от своего товарища по команде. Поэтому, чтобы подхлестнуть соперничество, они придумали — иначе не скажешь — три "желтых флага". Сначала, на 157 круге, в одном из виражей обнаружили некие "обломки" (откуда, если ни одна машина за всю гонку не потерпела аварии?). Потом "Пенске" Юханссона с курящимся из под капота легким дымком спокойно съехал на

травку внутрь трека. На трассу тут же вырулили зачем-то два грузовика с кранами, а чтобы обезопасить пилотов — еще бы, ведь сверкающие огнями "спасатели" загородили чуть не всю дорогу — появился "пейс-кар". Наконец, за 18 кругов до финиша желтые флаги вывесили вновь — пошел дождь.

Как говорилось в официальном сообщении, "гонка была прервана за восемь кругов до финиша из-за проливного ливня, обрушившегося на трек". Нужно сказать, ливнем и не пахло. На экранах телевизоров сей природный катаклизм можно было заметить разве что по раскрывшимся на трибунах зонтикам.

Впрочем, трудно осуждать организаторов автогонок за то, что они хотят подогреть зрительский интерес. В Америке это входит в правила игры. И еще год назад такие правила нисколько не смущали Найджела Мэнселла. Тогда он побеждал — и все вокруг ему нравилось. Нынче стало гораздо труднее, и сразу появилось недовольство. Сначала англичанин пытался отговориться преимуществом "Пенске". Но вот в стартовой ведомости "Инди-500" его опередила 47-летняя американка Лин Сент-Джеймс. Можно себе представить унижение "британского льва", когда шеф команды-обидчицы Дик Саймон, хлопав Мэнселла по плечу, произнес со смехом: "Сожалею, Найджел! Какой дьявол сделал так, чтобы тебя побила девчонка?" А в самой гонке ему показали черный флаг за неверный обгон, и в довершение всех бед Деннис Витоло, неловко заезжая в боксы, умудрился загнать свою машину прямо на "Лолу" англичанина.

Мэнселл бушевал целых две недели. Он строчил протесты в USAC, обзывал Витоло нехорошими словами, он умудрился обидеть главврача трека в Индианаполисе и схлопотал за это тысячу долларов штрафа. Он называл "Инди-500", которую всего несколько дней назад важно величал самой главной гонкой в мире, посмешищем. Короче, "непобежденный чемпион мира" совсем потерял лицо. Что не преминул заметить Эмерсон Фиттипальди — правда, со всем присущим бразильцу тактом: "Думаю, Мэнселл преувеличивает. Его авария — всего лишь несчастная случайность".

Немного отошел Найджел толь-

ко в Детройте. Здесь, на острове Белль-Айл на реке Детройт, соединяющей озера Сент-Клэр и Эри, пилотов ожидала сложная "городская" трасса с 14 поворотами. Вырвав, наконец, после трехмесячного перерыва "поул-позишн" у пилотов "Пенске", англичанин довольно улыбался: "Будто глоток свежего воздуха — возвратиться с этих несчастных треков на трассу, где есть и левые и правые повороты. И где перед ними нужно тормозить, а не мчаться как оглашенный. Городские гонки — это прекрасно, их я люблю больше всего".

Слова Мэнселла заставили всех, кому поднадоело лидерство красно-белых, вздохнуть свободней — на сложной трассе, с большим количеством поворотов казалось, нашлась управа и на "Пенске". И вновь их ждало разочарование: "Лола" под номером 1 лидировала всего один круг. На втором ее обошел Анзер. Тут же — Трейси, а потом и Фиттипальди. И вновь — несмотря на то, что 62113 зрителей впереди еще ожидали почти два часа напряженной борьбы без малого трех десятков автомобилей, жаркие схватки и опасные аварии — главный вопрос был решен: победит "Пенске". На этот раз выиграл Трейси, не совсем чистым приемом погнав "на канаты" своего товарища по команде. "Я ехал круг почета, — рассказывал после финиша Пол. — И гадал со страхом, что думает Роджер? За столь хулиганский путь к победе мне остается только просить у Анзера прощения. Со стыда я готов был броситься в речку. Да, да! Как раз там, где стоит пожарный катер..."

К счастью для канадца, Пенске не слишком его журил, а "малень-

кий Ал", улыбаясь отпустил грехи со словами: "В гонках всегда так — сегодня ты поймал медведя, завтра — он тебя". И все же Трейси стоит задуматься: в команде Роджера Пенске нет места тем, кто не думает об общем деле. Именно здесь следует искать истоки успехов красно-белых. Чтобы в этом убедиться, достаточно было вечером 29 мая заглянуть в боксы команды на "Индианаполис Мотор Спидвей". В то время, как остальные праздновали успех или пытались развеять горечь поражения, здесь уже кипела обычная будничная работа. Ведь через пять дней предстояли заезды в Уэст-Аллисе, а к ним нужно было подготовить совсем другие моторы, другие коробки передач.

Сам Роджер любит рассказывать такую историю. Во время войны в Персидском заливе к нему (а Пенске владеет компанией "Детройт Дизель") обратился один из интендантов генерала Шварцкопфа с просьбой подумать о новом двигателе для армейского бронетранспортера. "Я помню, как он удивился, когда я ответил, что мы начинаем работу над мотором завтра утром", — улыбается Роджер.

Похоже, на небосклоне американского автоспорта появилась совсем новая звезда. В море энтузиазма и дилетантизма выросла настоящая профессиональная команда европейского типа с жесткой дисциплиной и исключительно деловым подходом к автогонкам. Неудивительно, что справиться с бандой "седого Роджера" теперь, похоже, уже не под силу даже экс-чемпиону мира и прошлогоднему победителю CART.

А.МЕЛЬНИК



Эмерсон Фиттипальди

● За две недели до старта "Инди-500" объявили о том, что заканчивают гонимую карьеру Ал Анзер-старший (35 лет) и 36-летний Джонни Радерфорд. Каждый из них — настоящий легенда американского автоспорта. Анзер за тридцать сезонов

одержал в 321 гонке 39 побед, заработав почти восемь миллионов долларов. Достижения Радерфорда соответственно: 28,315,27,4 миллиона 209 тысяч.

● Ал Анзер-младший никогда раньше не поднимался выше пятого

места на старте в "Инди-500".

● 34-летний американец Джон Пол-младший, чья карьера началась очень неплохо — с одной победой он стал восьмым в чемпионате 1983 го-

да, — не было прервано три года спустя тюремным заключением за контрабанду наркотиков, получил наконец место в сильной команде. Правда, Деррик Уокер предоставил



Похоже, Найдж не в себе — американские парни дали прикурить британскому сэру.



Двадцатипятилетний итальянец Алессандро Дзампедри, не сумев обеспечить себе место в формуле 1, прошлой осенью подался за океан. И теперь всю веселит американскую публику. На снимке — его авария в Серфиз-Парадайз.

INDIANAPOLIS 500 4 этап Индианаполис, США 29 мая

1.	А.Анзер-мл.	USA	Penske PC23 Mercedes-Benz	1	3:06.29,006
2.	Ж.Вильнев	CDN	Reynard 941 Cosworth	4	—8,600
3.	Б.Рейхол	USA	Penske PC22 Ilmor	28	—1 кр.
4.	Дж.Вассер	USA	Reynard 941 Cosworth	16	—1 кр.
5.	Р.Гордон	USA	Lola T94/07 Cosworth	19	—1 кр.
6.	Майкл Андретти	USA	Reynard 941 Cosworth	5	—2 кр.
7.	Т.Фаби	I	Reynard 941 Ilmor	24	—2 кр.
8.	З.Чивер	USA	Lola T93/07 Buick	11	—3 кр.
9.	Б.Херта	USA	Lola T94/07 Cosworth	22	—3 кр.
10.	Джон Андретти	USA	Lola T94/07 Cosworth	10	—4 кр.
11.	М.Гужельмин	BR	Reynard 941 Cosworth	29	—4 кр.
12.	Б.Тилл	USA	Lola T93/07 Cosworth	21	—6 кр.
13.	С.Фокс	USA	Reynard 941 Cosworth	13	—7 кр.
14.	Х.Маусигта	J	Lola T94/07 Cosworth	18	—7 кр.
15.	С.Юханссон	S	Penske PC22 Ilmor	27	—8 кр.
16.	С.Шарп	USA	Lola T94/07 Cosworth	17	—14 кр.

Сошли:	Место	Причина:
круг	на старте:	
184	З.Фиттипальди BR	Penske PC23 Mercedes-Benz 3 авария
179	А.Линдик NL	Lola T94/07 Ilmor 8 мотор
170	Л.Сент-Джэймс USA	Lola T94/07 Cosworth 6 —30 кр.
116	С.Брайтон USA	Lola T94/07 Buick 23 мотор
100	Р.Боззел BR	Lola T94/07 Cosworth 2 вод.насос
92	Н.Манселл GB	Lola T94/07 Cosworth 7 авария
92	П.Трейси CDN	Penske PC23 Mercedes-Benz 25 турбо
90	Х.Маусигта J	Lola T94/07 Cosworth 14 авария
89	Дж.Пол-мл. USA	Lola T94/07 Ilmor 30 авария
89	Д.Витоло USA	Lola T94/07 Cosworth 15 авария
53	М.Греко BR	Lola T94/07 Cosworth 32 электр.сист.
30	А.Фернандес MEX	Reynard 941 Ilmor 26 подвеска
29	Д.Добсон USA	Lola T94/07 Cosworth 12 авария
29	С.Гудыр CDN	Lola T94/07 Cosworth 33 механика
28	М.Грофф USA	Penske PC22 Ilmor 31 авария
23	Марио Андретти USA	Lola T94/07 Cosworth 9 топли.сист.
20	Р.Гереро COL	Lola T94/07 Buick 20 авария

Длина круга: 4022 м. Кругов: 200. Дистанция: 804,5 км. "Полу-позишн": 39,629 (366, 769 км/ч). Лидеры: Анзер — 1-23; Фиттипальди — 24-61; Вильнев — 62-63; Фиттипальди — 64-124; Вильнев — 125-129; Фиттипальди — 130-133; Анзер — 134-138; Фиттипальди — 139-164; Анзер — 165-168; Фиттипальди — 169-184; Анзер — 185-200. "Плейс-кар": 22-25; 29-39; 56-57; 91-100; 117-118; 165-169; 196-200.

MILLER GENUINE DRAFT 200 5 этап Уэст-Атлас, США 5 июня

1.	А.Анзер-мл.	USA	Penske PC23 Ilmor	11	1:36.57,964
2.	З.Фиттипальди	BR	Penske PC23 Ilmor	8	—1,494
3.	П.Трейси	CDN	Penske PC23 Ilmor	2	—2 кр.
4.	Майкл Андретти	USA	Reynard 941 Cosworth	12	—3 кр.
5.	Н.Манселл	GB	Lola T94/07 Cosworth	9	—3 кр.
6.	Р.Гордон	USA	Lola T94/07 Cosworth	3	—3 кр.
7.	Б.Рейхол	USA	Lola T94/07 Honda	19	—3 кр.
8.	Р.Боззел	BR	Lola T94/07 Cosworth	1	—4 кр.
9.	Ж.Вильнев	CDN	Reynard 941 Cosworth	4	—5 кр.
10.	Б.Херта	USA	Lola T94/07 Cosworth	7	—5 кр.
11.	Дж.Вассер	USA	Reynard 941 Cosworth	16	—5 кр.
12.	С.Шарп	USA	Lola T94/07 Cosworth	15	—6 кр.
13.	Д.Добсон	USA	Lola T94/07 Cosworth	6	—7 кр.
14.	Марио Андретти	USA	Lola T94/07 Cosworth	13	—7 кр.
15.	М.Гужельмин	BR	Reynard 941 Cosworth	17	—8 кр.
16.	А.Фернандес	MEX	Reynard 941 Ilmor	26	—8 кр.
17.	Т.Фаби	I	Reynard 941 Ilmor	10	—8 кр.
18.	Б.Лазьер	USA	Lola T94/07 Chevrolet	24	—9 кр.
19.	М.Грофф	USA	Lola T94/07 Honda	23	—11 кр.
20.	М.Греко	BR	Lola T94/07 Cosworth	21	—11 кр.
21.	А.Линдик	NL	Lola T94/07 Ilmor	18	—12 кр.
22.	С.Гудыр	CDN	Lola T94/07 Cosworth	5	—14 кр.
23.	Х.Маусигта	J	Lola T94/07 Cosworth	25	—14 кр.
24.	М.Смит	USA	Lola T94/07 Cosworth	22	—15 кр.
25.	У.Т.Риббз	USA	Lola T94/07 Cosworth	20	—18 кр.

Сошли:	Место	Причина:
круг	на старте:	
163	С.Юханссон S	Penske PC22 Ilmor 14 мотор

Длина круга: 1609 м. Кругов: 192. Дистанция: 308,928 км. "Полу-позишн": 22,31 (259,683 км/ч). Лидеры: Трейси — 1-22; Фиттипальди — 23-30; Анзер — 31-68; Фиттипальди — 69-71; Анзер — 72-128; Фиттипальди — 129-132; Анзер — 133-192. "Плейс-кар": 158-159; 167-179; 182-192.

ITT AUTOMOTIVE DETROIT GRAND PRIX 6 этап Детройт, США 12 июня

1.	П.Трейси	CDN	Penske PC23 Ilmor	3	1:52.29,642
2.	З.Фиттипальди	BR	Penske PC23 Ilmor	4	—9,249
3.	Р.Гордон	USA	Lola T94/06 Cosworth	10	—10,287
4.	Т.Фаби	I	Reynard 941 Ilmor	8	—12,161
5.	Майкл Андретти	USA	Reynard 941 Cosworth	17	—14,259
6.	Б.Рейхол	USA	Lola T94/06 Honda	6	—19,914
7.	Ж.Вильнев	CDN	Reynard 941 Cosworth	7	—31,165
8.	М.Гужельмин	BR	Reynard 941 Cosworth	5	—49,824
9.	Б.Херта	USA	Lola T94/06 Cosworth	18	—56,235
10.	А.Анзер-мл.	USA	Penske PC23 Ilmor	2	—1,06,821
11.	С.Гудыр	CDN	Lola T94/06 Cosworth	21	—1 кр.
12.	К.Даннер	D	Lola T94/06 Cosworth	16	—1 кр.
13.	С.Шарп	USA	Lola T94/06 Cosworth	26	—1 кр.
14.	М.Смит	USA	Lola T94/06 Cosworth	23	—1 кр.
15.	Ф.Экблом	S	Lola T94/06 Ilmor	20	—1 кр.
16.	У.Т.Риббз	USA	Lola T94/06 Cosworth	28	—2 кр.
17.	Б.Лазьер	USA	Lola T94/06 Chevrolet	27	—2 кр.
18.	Марио Андретти	USA	Lola T94/06 Cosworth	9	—2 кр.
19.	А.Линдик	NL	Lola T94/06 Ilmor	13	—2 кр.

Сошли:	Место	Причина:
круг	на старте:	
74	Дж.Вассер USA	Reynard 941 Cosworth 19 авария
65	Н.Манселл GB	Lola T94/06 Cosworth 1 трос газа
51	С.Юханссон S	Penske PC22 Ilmor 11 трансмиссия
48	А.Фернандес MEX	Reynard 941 Ilmor 12 авария
30	М.Греко BR	Lola T94/06 Cosworth 22 полуось
20	Д.Добсон USA	Lola T94/06 Cosworth 24 авария
20	А.Дзампедри I	Lola T94/06 Cosworth 25 авария
7	М.Грофф USA	Lola T94/06 Honda 15 подвеска
7	Р.Боззел BR	Lola T94/06 Cosworth 14 электр.сист.

Не прошли квалификацию:	Место	Причина:
Р.Бентли CDN	Lola T92/00 Chevrolet	1:15.009
Дж.Лаваджжи I	Lola T93/06 Chevrolet	1:15.942
Х.Маусигта J	Lola T94/06 Cosworth	1:17.662

Длина круга: 3380 м. Кругов: 77. Дистанция: 260,2 км. "Полу-позишн": 1:09.582. Лидеры: Манселл — 1; Анзер — 2-248; Трейси — 49; Анзер — 50-54; Трейси — 55-77. "Плейс-кар": 9-13; 22-26; 49-53; 57-60. Личный зачет: 1. Анзер — 83 очка; 2. Фиттипальди — 70; 3. Майкл Андретти — 59; 4. Гордон — 52; 5. Манселл — 48; 6-7. Трейси, Вассер — по 36; 8-9. Рейхол, Фаби — по 28; 10. Вильнев — 26; 11. Марио Андретти — 24.

ему прошлогоднюю "Лолу" лишь на одну гонку.

● Воспользовавшись особым правилом USAC, не пошедший в

число 33 лучших Скотт Гудыр стартовал с последнего места на автомобиле, в котором квалифицировался его товарищ по команде Джонс (29 резуль-

тат). Два года назад — тогда на канадца "поработал" Майкл Грофф — в такой же ситуации Скотт сумел дойти до второго места на финише.

● Кроме Трейси аварии в тренировках в Индианаполисе потерпели Гэри Беттенхаузен, Роберто Гереро, Скотт Гудыр, Майкл Грофф.

ПОЧТИ КАК В СКАЗКЕ



Думаю, немало нашлось шутников, готовых поднять на смех Исакова, когда тот рассылал во все команды, участвующие в Евросерии, письма с предложениями своих услуг в качестве пилота. Дальше все было как в сказке. Скептики оказались порамлены: согласием ответили две «кошки» — голландская и английская. Они готовы были предоставить Сергею автомобиль, понятно, не задаром.

Теперь настал черед Исакова выбирать. Он запросил условия. «Англо-Юропиен Моторспорт» назвала цену за «формулу» почти вдвое меньше. Но и это оказались весьма приличные деньги. Кинулся Сергей искать спонсоров. Откликнулись двое. Но машину его украшает пока только логотип поволжской страховой компании «Утес». Другой меценат денег дал, но в рекламе не нуждается. Словом, кроме «Утеса» на «Рейнарде» тольяттинского гонщика сплошные вопросительные знаки: на бортах, антикрыльях, носу...

Когда спонсоры перевели деньги, тогда только хозяин команды, Кен Стенфорд купил Сергею «формулу». Собрана она была неряшливо — как в свое время «эстонии», но русский гонщик — он и спортсмен, и механик, и инженер, и кто угодно, если нужда заставит.

А нужда заставляла многое. Сергей ездил с командой, помогал как мог. На гостиницу, увы,

средств не хватало — спал в фургоне. Хозяин команды кормил только раз в день — обедом, когда все, усевшись за стол, обменивались мнениями. Завтрак и ужин — личная проблема каждого, как и новые покрышки на тренировку, шлем комбинезон и множество других «еще».

Главной трудностью на первых порах был языковой барьер. Память сберегла со школьных времен «гуд афтенун» да «хау ду ю ду», а тут поди объясни, что «двигатель прихватывает» или «при подаче газа проявляется избыточная поворачиваемость». Как бы то ни было, Сергей освоил язык. Пришла машина, приселся к ней, взял первый старт.

Дебют Исакова состоялся в Имоле во время проведения этапа формулы 1. Гонки на машинах «Опель-Лотос» играют здесь роль своеобразной увертюры перед основным действием спектакля. В Италии Исаков ехал осторожно, особой инициативы не проявлял, хотя боролся с аутсайдерами, и прибыл на финиш девятнадцатым, имея 21-е место на старте. Кен просиял, видно, поняв, что гонщик, чья машина сплошь украшена вопросительными знаками, вовсе не безнадёжен.

Кстати, в формуле «Опель-Лотос» не так просто ездить. Машины — одинаковые по конструкции и в значительной степени — по возможностям. Поэтому гонщики после старта несколько кругов «валят гурьбой», и в одну секунду позади лидера частенько укладываются 4—5 человек. Во всяком случае на тренировке в Имоле голландец Том Коронель прошел один круг за 1 минуту 50,897 секунды, а гонщик с шестым временем показал результат 1:51,814. Вот и пробейся

Еще несколько лет назад, в пору, когда вопрос об участии наших гонщиков в тех или иных состязаниях за рубежом решался в кабинетах ЦК ДОСААФ СССР, а самым ходовым термином в разговорах начальников были пресловутые «человеко-выезды», уверен — путь на международные состязания для Сергея Исакова был бы заказан. Всего-то навсего перворазрядник, лучшее место на чемпионате России по кольцевым гонкам — шестое, да и то четыре года назад, и возраст — за тридцать. С такими данными, как ни крути, к сборной страны и на пушечный выстрел не подпустили бы. А вот поди ж ты, ныне тольяттинец Исаков — первый российский гонщик в Евросерии «Опель-Лотос».

Есть в английском языке такое понятие «селф мейд мен» — человек, сделавший себя сам. Это про Сергея. Не было у него ни антрепренера, ни своих людей в ЦАМKe и Федерации, зато было огромное желание испытать себя в серьезных гонках.



в передовые ряды. А для сравнения — время Коронеля хуже результата 25-го участника "Гран-при Сан-Марино" на... 22,754 секунды!

Чего добился Исаков? Приехал девятнадцатым? Эка невидаль. Козанков и Пильве в 1991-м выступали в Англии на трех этапах национального чемпионата формулы 3, и результаты повыше. Потом ведь и Потехин стартовал на своей "формуле 1600" в ФРГ. Да мало ли случаев — недавно москвич Александр Нестеров побывал в США. Он проходил там испытания в формуле "Атлантик".

И все они в той или иной степени, как и Исаков, осознали, что им недостает двух важных элементов, без которых в настоящем автомобильном спорте никуда. Первый — это деньги. Но на бартер "деньги — рекламная наклейка на машине" спонсоры идут без энтузиазма. Разглядеть в никому не известном парне нового Проста или Шумахера тяжело. Вот если бы кто-нибудь помог это сделать или убедительно доказал, что вот этот блондин, чье имя спонсор не в состоянии даже выговорить, лет через пять станет чемпионом мира. И тогда со временем все поймут, что сигаретный король Такой-то или фабрикант фотокамер Вон тот шестым чувством угадали в нем будущую звезду и изо всех сил стали меценатствовать только по этой причине.

И вот тут мы подходим ко второму необходимому элементу, который называется "промоуши" (продвиже-

ние). За начинающим гонщиком должна стоять персона, которая направляла бы запросы в гоночные команды, формировала его имидж, доказывала владельцам "конюшен" и спонсорам, сколь гениален и перспективен ее подопечный. Словом, всегда нужен антрепренер, менеджер, распорядитель — называйте его, как хотите, — тот, кто постоянно продвигал бы гонщика. Так было и так есть.

И все-таки Исаков совершил прорыв. Не девятнадцатым местом, занятым в Имоле. А тем, что познал изнутри западный гоночный мир, смог на себе ощутить работу его механизма.

Сергей показал себя человеком и о-

вого времени, который проявил инициативу, пошел на риск и, хотя не добился видных результатов в спорте, познал структуру, нам доселе плохо известную.

Наверное, в будущем еще не один россиянин попробует пойти по пути Исакова. Плохо, если он окажется без мудрого и делового антрепренера. Гонки — это ведь тоже рынок, сложный и специфический, все еще малопонятный для нас.

А. ШУГУРОВ





ВТОРОЙ КЛАСС, ПЕРВАЯ ЧЕТВЕРТЬ

Так, очевидно, может себя чувствовать врач у постели больного. Диагноз не вызывает сомнений, средство от болезни существует, дозировка и противопоказания ясны. Но... нужное лекарство достать невозможно. И остается похлопать пациента по плечу и, пожелав ему поменьше нервничать, прописать витамины и чай с медом — авось хвороба отступит.

Так и мы в редакции, разбирая почту, обязательно находим одно-два письма почти одинакового содержания: "Помогите! Хочу стать автогонщиком. Куда обратиться? Где у нас в стране школа, в которой учат гоняться?.." До недавнего времени официальный ответ был таков: "Уважаемый товарищ! Советуем вам обратиться в районную организацию ДОСААФ по месту жительства..." Неофициальный: "Не поможем. Никуда. Нигде." Ибо никакой комитет Добровольного общества содействия не мог помочь русскому автогонщику попасть даже в число участников чемпионата мира. А начинать, точно зная, что не попадешь на вершину...

К счастью, времена меняются, и сегодня становится возможным то, о чем раньше и мечтать не приходилось. Так, 18-летний москвич Сергей Леонов попал туда, откуда открывается путь в большой автоспорт для всех желающих. Вот только оказалась эта школа совсем не такой, какой большинство из нас себе ее представляют.

Документов никто не проверял. Подтянутый пожилой унтер-офицер люфтваффе внимательно взглянул на ветровое стекло нашего девственно-белого БМВ и открыл шлагбаум. Мы, трое журналистов из России и Белоруссии, проникли на территорию базы немецких военно-воздушных сил, где нам предстояло встретиться с группой соотечественников, работающих в Германии уже второй год.

Асфальтовые дорожки, аккуратные домики казарм, грязно-зеленые штабные "фольксвагены", "мерседесы" с тарелками антенн на крышах, МА-Ны-топливозаправщики, небольшие таблички: "Внимание! Военный объект. Фотографировать запрещается!". "Шепотом" прокравшись по улицам военного городка, мы выехали наконец на взлетное поле...

Впрочем, не буду больше интриговать читателя — прибыли мы сюда вовсе не по заданию российской разведки. А чтобы своими глазами увидеть, как выступает в чемпионате Германии по автоспорту команда "Гонки для России".

Состязания эти — явление очень своеобразное, с какой стороны ни взгляни. Чемпионаты первенства и кубки в шести-семи классах автомобилей проходят с апреля по октябрь на самых разных трассах Бельгии, Австрии, Голландии и, разумеется, Германии. Среди них знаменитая Спа-Франкоршам, принимающая Гран-при формулы 1, и не менее известные AVUS, Цольдер и Зандфоорт, видевшие великих Фанхио, Аскари, Лауду, Фиттипальди. Но, может быть, самое необычное место проведения этапа немецкого чемпионата — так называемый "Флюгплацценнен Вюнсторф".

Вюнсторф — небольшая деревня, одна из полдюжины таких же аккуратных населенных пунктов, которые и язык-то не поворачивается назвать деревнями, расположенных в нескольких километрах к северо-западу от Ганновера. На ее окраине, укрытый негустым лесочком, обосновался аэродром военно-воздушных сил Германии. Раз в год его рулежные дорожки и взлетные полосы превращаются в трассу для автогонок. А территория военного объекта — в шумный лагерь с многостенным "местным населением" и тысячами толпами болельщиков.

Нужно сказать, зрелище, действительно, запоминающееся. По площади гоночный палаточный городок значительно превосходит пaddock, скажем, формулы 1. К тому же, в отличие от своего более чопорного старшего брата, он завораживает совершенно непринужденной обстановкой, напоминающей нечто среднее между шумной ярмаркой и днем открытых дверей на кондитерской фабрике.

В субботу и воскресенье, с девяти утра и до пяти-шести вечера по улочкам и полянкам paddock, образованным огромными грузовиками гоночных команд, автобусами поставщиков и организаторов бесчисленными киосками, торгующими разными разностями, вышагивают степенные бюргеры с фотоаппаратами, носятся стайки мальчишек, заглядывающих в любую щель, фланируют обнявшиеся парочки, прогуливаются группы солдат с веселыми и немного недоуменными лицами. Здесь можно вволю насмотреться на гоночные машины, послушаться леденящего душу воя и утробного рокота спортивных моторов, нащупать подвесок и коробок, шин и антикрыльев, полусосей и кокпитов. Здесь можно даже выпить пива десятка два разных сортов и наесться сосисок и пиццы (за порядком почти незаметно присмотрят предупредительные полицейские, приветливые военные и строгие служащие немецкого автоклуба). Здесь можно купить все что угодно — от шапочки "Бенеттон" до гоночного автомобиля формулы 3. И наконец тут можно запросто встретить и даже пожелать удачи, попросить автограф или узнать, как дела у Тьерри Бутсена, Ивана Капелли, Эммануэла Пирро, Ханса-Йоахима Штука, Михаэля Бартельса, Джонни Секотто, Марка Зурера, Йоахима Винкельхока, тех самых знаменитостей, лица которых в другое время можно увидеть лишь на экране телевизора да страницах журналов.

Эта шумная карусель захватывает с первых же минут. И все же приехал я сюда не для того, чтобы поглядеть на бывших и настоящих "звезд" автоспорта. Моя цель — "звезда" будущая.

Сергею Леонову повезло с самого начала. Он родился в первый день нового, 1976 года в городе Слуцке Минской области в семье военного и за-

**Заняв в Вюнсторфе 11 место,
Дмитрий Белобородов добыл
первые в сезоне два очка.**





ядлого автомобилиста. В три года папа впервые позволил Сереже взяться за руль, а в шестилетнем возрасте малыш уже вполне сносно управлял отцовским автомобилем. С тех самых пор будущее Леонова-младшего было решено, и в тринадцать лет Сергей пришел в секцию картинга районной СДЮСШ Москвы (в 1985 году семья переехала в столицу). Так он поступил, можно сказать, в первый автогоночный класс.

Леонов успел стать чемпионом Москвы по зимнему картингу, когда осенью прошлого года совместное предприятие "JAK-Автомобильные технологии" объявило конкурс на участие русского гонщика в чемпионате Германии формулы "Юниор". Предварительный конкурс прошли трое, а весной во Франции состоялись отборочные заезды, где предстояло двоих отсеять. И Леонов покорила экзаменаторов своим водительским мастерством...

— Ничего подобного! — охладил мою фантазию менеджер команды Александр Синкевич. — Нам вовсе не нужен был лихой гонщик. Первое задание было таким — проехать круг на шести тысячах оборотов коленвала. Сергей проехал аккуратно и чисто. Следующий круг — на шести с половиной. Потом — на семи. Леонов дисциплинированно выполнял все, что от него требовали. А другие ребята стремились показать свое "гонщицкое" мастерство.

Вот так. А мне казалось...

— Сергей приглянулся нам сразу, — продолжал Синкевич. — Еще до начала заездов, пока остальные занимались своими делами, он пешочком обошел трассу, поглядел, где что. На следующий день утром — физподготовка. Я предложил ребятам пробежать кросс. Смотрю, после первого круга Леонов — впереди. Язык, конечно, на плечо, но ничего, бежит дальше. А Алик Акопов пешком идет — зачем, дескать, гонщику кросс?

Таковыми оказались вступительные экзамены во второй класс. Потом пошли тренировки, гонки...

— Вовсе нет, — Сергей застенчиво улыбается. — Потом я засел за учебник немецкого языка. Да и то — вечерами, в свободное время. Днем я — механик. Рабочий день гоночной команды начинается в восемь.

Потренироваться за рулем удастся, к сожалению, крайне редко — ведь за аренду трассы нужно платить. А главное, чего мне сейчас не хватает — знания машины, привычки к ней.

В справедливости слов москвича я убедился в ходе квалификационных заездов. Пятница — десять кругов, суббота — и того меньше. В двадцати метрах от нас, на стартовой прямой потерпел аварию один из немецких гонщиков, вдребезги разбив автомобиль и изрядно покоротив стальные барьеры ограждения. К счастью, 19-летний пилот отделался испугом (правда, думаю, отнюдь не "легким"), но тренировку на этом прервали. В результате же у Леонова оказалось лишь 24-е время из 25 участников и громадное, 14,5-секундное отставание от лидера квалификации.

"Сейчас последуют оргвыводы", — подумал я, и — в который уже раз — ошибся. Ни Синкевич, ни вдохновитель и патрон всего проекта немецкий инженер Йохан Кнапп особенно Сергея не распекали, сосредоточив свое внимание и педагогический пыл в основном на механиках. Зато на следующий день я стал свидетелем еще одного урока.

Воскресная гонка началась неудачно. Минчанин Дмитрий Белобородов, стартовавший 12-м, на первых кругах пропускал соперников одного за другим, пока его не обошел земляк Алексей Малашенко, начавший состязания с 21-й позиции. Только где-то после шестого круга Белобородов значительно прибавил. "Не догадались побольше закрыть воздухозаборники двигателя, и в холодную погоду (гонка формулы "Юниор" была первой в программе) мотор не успел прогреться", — сокрушался после финиша Дмитрий. Но к этому времени для Леонова состязания, к несчастью, уже закончились.

Мы стояли у защитного барьера, отделяющего пит-лейн от стартовой прямой, и с нашего места было видно только легкое облачко пыли в том месте, где на противоположной прямой один из участников вылетел с трассы. Когда через пару минут (лучшие пилоты проходят пятикилометровое кольцо в Вюнсторфе за 1,52 с небольшим) номер 29 не появился перед боксами, все стало ясно.

Я уже был в гоночном лагере, когда к грузовику нашей команды подошел Леонов — бледный и страшно расстроенный. Он не сразу откликнулся на мое "что случилось, Сережа?": "Кто-то выбросил передо мной на трассу пучок травы. Я поскользнулся. В безобидной ситуации. Никто ведь не мешал..."

Потом грузовик-эвакуатор привез бранные останки "формулы". Беглого взгляда на них было достаточно, чтобы понять — пучок травы стоил команде "Гонки для России" минимум десяти тысяч марок. Во столько обойдется новый монокок.

Через несколько минут Кнапп и Синкевич на двух языках объясняли гонщикам (за полтора круга до финиша еще одна нелепая авария произошла с Малашенко) всю эту арифметику. Причем неосторожно подойдя к столу, где происходил "разбор полетов", я через секунду вынужден был ретироваться — настолько боссы "конюшни" не были похожи на благообразных школьных учителей.

Их можно понять — команде с трудом удастся наскребать деньги на тренировки и гонки, балансируя, словно канатоходец на проволоке, протянутой немногими немецкими фирмами. "Гонки для России" не интересуют, к сожалению, бизнесменов России. Равно как "Гонки для Белоруссии" не трогают сердца белорусских деловых людей. В этих условиях на счету каждая марка. И вот на тебе — два разбитых монокока.

— Это было бы нормально, если бы ты боролся за победу, — возмущался Кнапп. — Если цель близка, нужно идти на пределе. Но когда ты — пятнадцатый и впереди никого, сзади никого!.. Гонщик обязан думать, думать, думать! И думать о команде в первую очередь.

Когда закончились состязания формулы "Юниор", зрителей ожидали еще заезды легковых автомобилей "Дойче Туринваген Трофи", "ADAC Туринваген Кап", "Морган Челлендж", "ADAC GT Кап" и интереснейшая гонка немецкого чемпионата формулы 3. Лучшие пилоты Германии, Бельгии, Италии, Австрии, победители многочисленных чемпионатов, первенств, кубков демонстрировали публике свое мастерство. "Какой прекрасный случай для наших молодых пилотов поучиться у асов уму-разуму", — невольно подумалось мне. Но у членов маленькой гоночной команды формулы "Юниор" времени на это не было. Предстояло погрузить автомобили, собрать пожитки и отправляться домой. До небольшого городка Бюргброль, расположенного недалеко от Бонна, где находится штаб-квартира "конюшни", четыреста с лишним километров, так что нужно было поспешать.

Состязания в Вюнсторфе продолжались, но тот уголок гоночного лагеря, который три дня занимали "юниоры" быстро пустел. Пилоты снимали шлемы, перчатки, комбинезоны и сразу превращались в обыкновенных мальчишек и девчонок, разбегающихся после школы домой. Кто — радостный, с дневником, полным пяторок, кто — пряча глаза и думая, что скажет родителям по поводу очередной тройки. А кто, может быть, даже решив никогда больше не садиться за руль.

Сережа Леонов сказал мне: "Я твердо знаю, кем хочу быть. Я приехал сюда, чтобы учиться. И я обязательно научусь."

А. МЕЛЬНИК

"Кайне махт ден дроген", что можно перевести как "скажи нет наркотикам" — это официальный девиз немецкого чемпионата формулы "Юниор".



ПЯТАЯ "ПРОПИСКА" АНДРЕЯ ЛЕДОВСКОГО

Ровно год назад я беседовал в уютном, как армейская казарма, номере семейного общежития города Копейска с лидером российского мотокросса Андреем Ледовским. Приехал он не один, а с сопровождавшим его на первых трех этапах чемпионата России среди профессиональных команд спонсором господином Фетисовым, одним из руководителей коммерческой фирмы "Фонт". Как говорится, совет да любовь светились в глазах земляков.

Тогда сама мысль о том, что буквально через несколько месяцев между друзьями пробежит черная кошка, могла показаться абсурдной. Но вот наступил нынешний сезон и выяснилось, что Андрей выступает не за "Кировец", а за челябинскую команду и что отношения его с фирмой "Фонт", так скажем, прохладные. Это уже четвертая смена "прописки" неутомимого Ледовского: сначала был Борисоглебск, потом Нововоронеж, Владимир, Санкт-Петербург и вот теперь — Челябинск.

Да, "Кировец" с уходом Андрея понес серьезную потерю — два последних года благодаря его огромному вкладу в общую копилку команда становилась чемпионом страны. Но финансовую поддержку петербуржцы сумели сохранить. Их клуб теперь называется "Кировец-Фонт" (С.-Петербург—Борисоглебск) — случай беспрецедентный, поскольку коллектив представляет сразу два города, далеко не соседей. Но это еще не все. В их рядах объявились сильнейший юниор страны из Челябинска, прошлогодний чемпион Максим Лебедев и ... основной соперник Ледовского киевлянин Александр Морозов, которому, видимо, надоело выступать в родном государстве без достойных конкурентов.

Таков расклад сил в двух сильнейших профессиональных командах высшей лиги России. Ныне здесь заявлено 11 коллективов — больше, чем в предыдущие годы. И на первый этап в Юрьевце Ивановской области прибыло десять. Вот так, несмотря на набившие оскомину наши трудности, дорогостоящий профессиональный мотокросс (закупки за валюту японской техники и выплата немалых гонораров и призовых) не только не умирает, но умудряется прибавлять в массовости.

Безусловно, здесь не обошлось без помощи нашедших свою нишу в зарождающейся у нас рыночной экономике предприятий, а также коммерческих структур, уяснивших наконец, что вкладывать деньги в спорт, как это принято во всем мире, выгодно. Примечательно и то, что к организации и проведению этапов чемпионатов России стали активнее подключаться руководители городов и регионов.

Как говорится, не только хлебом единым должны жить их сограждане. Вот и в Юрьевце всего 16 тысяч жителей, но на пыльной трассе вдоль Горьковского водохранилища собралось, по крайней мере, вдвое больше — добавку дали приехавшие сюда любители спорта из Иванова, Коврова, Владимира, Нижнего Новгорода. Столь большой наплыв зрителей объясняется просто: по прошлому году они уже знают, что местный глава администрации Н.Прудников и его заместитель А.Васильев обязательно о них позаботятся — подготовят стоянки для личного автотранспорта, организуют на трассе питание в буфетах. Они же нашли восемь миллионов рублей, чтобы достойно наградить призеров соревнований.

И еще одна примета живучести нашего профессионального мотокросса. С нынешнего сезона каждая команда обязана иметь в своем составе как минимум трех юниоров (подростки 12—15 лет) на машинах класса 80 см³.

Они выступают на пяти этапах из семи, включенных в чемпионат России.

Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА

Чемпионат России по мотокроссу среди профессиональных команд. Высшая лига.

1 этап, Юрьевец, 12 июня. Личный зачет. Класс 125 см³ (юниоры):

1. М.Лебедев ("Кировец-Фонт", Санкт-Петербург—Борисоглебск); 2. Д.Воженников ("Облкемеровоуголь", Кемерово); 3. Е.Калупаев (СДЮСТШ, Челябинск); 4. Д.Моисеев ("Кировец-Фонт"); 5. М.Игонин (СНПЗ, Сызрань); 6. С.Жихарев ("Полимер", Чапаевск). **Класс 250 см³:**

1. А.Ледовский (СДЮСТШ); 2. А.Морозов ("Кировец-Фонт"); 3. Н.Чурин (СДЮСТШ); 4. В.Аверин (завод имени Дягтерева, Ковров); 5. А.Синицин ("Кировец-Фонт"); 6. А.Трошин (Шуя-кросс, Шуя). **Командный зачет:** 1. СДЮСТШ — 442 очка; 2. "Кировец-Фонт" — 426; 3. "Полимер" — 330; 4. Завод имени Дягтерева — 373; 5. СНПЗ — 236; 6. "Кировец" (Копейск) — 221 очко.



АЗАРТНЫЕ ИГРЫ В ВОСКРЕСЕНСКЕ

Новая точка появилась на мотоспортивной карте России — подмосковный Воскресенск, до недавнего времени известный только своей хоккейной командой. Городской совет Общества автомобилистов и АО "Воскресенские минеральные удобрения" провели мотокросс с призовым фондом в 20 миллионов рублей. В Воскресенск прибыли около 120 кроссменов — вдвое больше, чем по мерам безопасности можно было допустить на два заезда в классах 125 и 250 см³. Даже тренер челябинской профессиональной команды Александр Платонов, долгое время не садившийся в седло мотоцикла, оказался среди участников. Нарушили запрет своей Федерации на выступления в российских соревнованиях украинские гонщики: на запах солидного куша примчались команда "Вагностроитель" из Кременчуга и удачливый добытчик крупных зарубежных призов киевлянин Александр Морозов, основной соперник нашего Андрея Ледовского.

ПО ГЛАВНОЙ УЛИЦЕ С "ЧЕЗЕТОМ"

С одобрения городской администрации Владимира трассу второго этапа чемпионата России по картингу проложили по улицам, прилегающим к зданию бывшего обкома. Дескать, они самые ровные.

ТО "Руссо", изменившее на сей раз своему главному пристрастию — автомобильному ралли — устроило в городе настоящий спортивный праздник. Понравилось всем, в том числе и отцам города, которые теперь разъезжают по картинговой трассе.

Чемпионат России по картингу

Владимир. 21—22 мая. 2 этап. Класс "Союзный": 1. А. Павловский (Москва) — 15 очков; 2. Р. Запускалов (Москва) — 12; 3. С. Аленичев (Москва) — 10; 4. Н. Старшинин (Москва) — 9; 5. И. Шакиров (Набережные Челны) — 8; 6. В. Ларионов (Братск) — 7.

Класс "Формула-Чезет": 1. В. Мамагёшвили (Курск) — 15; 2. Д. Щеглов (Москва) — 12; 3. И. Комаров (Курск) — 10; 4. А. Медведев (Орел) — 9; 5. В. Ульянов (Челябинск) — 8; 6. А. Меньков (Братск) — 7.

НЕГОСТЕПРИИМНЫЕ ХОЗЯЕВА

По-хозяйски "разобрались" с соперниками тольяттинские спортсмены на трассе своего родного города, где состоялся второй этап чемпионата России по автокроссу. Мало того, что почти во всех протоколах они заняли все верхние строки, так в дивизионе 1/1 местные гонщики не допустили иногородних даже в шестерку лучших. Здесь состязания превратились в красивую дуэль Владимира Бузланова и Омара Кахишвили. Была и "крыша", и контактная борьба. Похоже, стараниями Бузланова команда "Мега-Лада" может стать сильнейшей в кроссе. В дивизионе 2 тольяттинцам наступили на пятки гонщики АЗЛК, которые несмотря на финансовые трудности все-таки подготовили машину.

Чемпионат России по автокроссу

Тольятти. 28—29 мая. 2 этап. Дивизион 1/1: 1. В. Бузланов (Тольятти) — 20 очков; 2. О. Кахишвили (Тольятти) — 15; 3. Ю. Боровиков (Тольятти) — 12; 4. И. Черноиванов (Тольятти) — 10; 5. В. Колесов (Тольятти) — 8; 6. Б. Цветков (Тольятти) — 6. **Дивизион 2:** 1. Б. Котелло (Тольятти) — 20; 2. В. Горшков (Тольятти) — 15; 3. А. Миронов (Москва) — 12; 4. В. Забелин (Москва) — 10; 5. Э. Воскресенский (Братск) — 8; 6. М. Колостромин (Братск) — 6.

Тольятти. 28—29 мая. 1 этап. Дивизион 3/5: 1. В. Скиба (Тольятти) — 20; 2. А. Зудин (Арзамас) — 15; 3. С. Виноградов (Тольятти) — 12; 4. С. Блинов (Москва) — 10; 5. Е. Цеханович (Балаково) — 8; 6. А. Орехов (Ивантеевка) — 6. **Дивизион 3/6:** 1. Ю. Кузмичев (Самара) — 20; 2. Г. Соломенцев (Тольятти) — 15; 3. Ф. Батретдинов (Набережные Челны) — 12; 4. С. Кузнецов (Новокузнецк) — 10; 5. В. Свалов (В. Пышма) — 8.

"ВОЛГИ" ЮРСКОГО ПЕРИОДА

Два года назад в стане автокроссменов возникло серьезное опасение, что класс "волг" вымрет наподобие динозавров. Ведь основу его массовости составляли гонщики таксопарков, где, как известно, ныне не до спорта. Когда количество стартующих резко сократилось, Российская автомобильная федерация, пытаясь сохранить соревнования, приняла решение вместо чемпионата проводить первенство России в этом классе. Однако приверженцы российской экзотики не подчинились обстоятельствам. С каждым разом их выходило на старт все больше и больше. И наконец в Нижнем Ломове, куда из залитой дождями Пензы перенесли первый этап чемпионата, "десятиклассники" узнали, что их соревнованиям вернули прежний статус.

Чемпионат России по автокроссу

1 этап. Нижний Ломов. 21—22 мая. Дивизион 1/1: 1. В. Бузланов (Тольятти) — 20 очков; 2. В. Колесов (Тольятти) — 15; 3. А. Гасанов (Тольятти) — 12; 4. С. Роговев (Пермь) — 10; 5. К. Колбков (Видное) — 8; 6. Б. Цветков (Тольятти) — 6. **Дивизион 1/2:** 1. В. Редькин (Пенза) — 20; 2. В. Затайнов (Нижний Новгород) — 15; 3. Е. Плешаков (Арзамас) — 12; 4. В. Тютин (Нижний Новгород) — 10; 5. А. Сорокин (Самара) — 8; 6. А. Бурмистров (Самара) — 6. **Дивизион 2:** 1. В. Джежела (Тольятти) — 20; 2. Б. Котелло (Тольятти) — 15; 3. Д. Ханжаров (Самара) — 12; 4. С. Толстоуцкий (Нижний Новгород) — 10; 5. М. Костромин (Братск) — 8; 6. Э. Воскресенский (Братск) — 6.

КОММЕРЧЕСКИЙ МОТОКРОСС

Воскресенск, 29 мая. Класс 125 см³: 1. М. Лебедев (Санкт-Петербург); 2. С. Соколов (Воскресенск); 3. С. Фролов (Калуга); 4. С. Онопченко (Кременчуг); 5. А. Шибалов (Санкт-Петербург); 6. И. Паршин (Зарайск). **Класс 250 см³:** 1. А. Ледовской (Челябинск); 2. В. Кагарлицкий (Сызрань); 3. А. Платонов; 4. Н. Чурин (оба — Челябинск); 5. А. Зорин; 6. В. Федоров (оба — Санкт-Петербург).



ЛИХА БЕДА НАЧАЛО

Необычные организаторы, если мерить старыми представлениями, были у стартового этапа чемпионата России по мотокроссу среди профессиональных команд первой лиги, который состоялся в Жигулевске, — городской комитет физкультуры и станция юных техников. Недостаток опыта, конечно, сказался: они подготовили слишком короткую трассу. Пришлось, соблюдая меры безопасности, проводить предварительные заезды, чтобы в каждые финалы по трем классам машин допустить не более 20 спортсменов. Почти половина кроссменов, прибывших в Жигулевск, не по своей вине оказались зрителями и не получили зачетных очков. Но грех бросать камень в адрес организаторов. Ведь это их дебют. Как говорится, лиха беда начало.

Чемпионат России по мотокроссу среди профессиональных команд

1 лига. 1 этап. Жигулевск. 22 мая. Класс 125 см³ (юниоры): 1. И. Соловьев ("Металлург", Магнитогорск); 2. С. Соколов ("Металлург", Магнитогорск); 3. И. Труфанов ("Кзамэ, Калуга"); 4. А. Булыгин (Воскресенск); 5. С. Грачев ("Автомобилист", Лангепас); 6. В. Родин ("Юность", Скопин).

Класс 250 см³: 1. Д. Лазарев (Бирюзовский); 2. С. Лукьянов ("Кристалл", Смоленск); 3. А. Глухов ("Металлург", Магнитогорск); 4. М. Понкратов ("Металлург", Магнитогорск); 5. В. Асланян ("Сатурн", Реж); 6. В. Козлов ("Надежда", Троицк).

Класс 80 см³ (юниоры): 1. Д. Виноградов ("Паллада", Новгород); 2. С. Субботин (СНПЗ, Сызрань); 3. Е. Дубинко ("Автомобилист", Лангепас).



Год	1 место	2 место	3 место
1962	Дэн Герни (USA)	Фил Хилл (USA)	Джим Холл (USA)
1963	Педро Родригес (MEX)	Роджер Пенске (USA)	Р.К. Томпсон (USA)
1964	Педро Родригес (MEX)	Дейвид Пайпер (GB)	Боб Гроссман (USA)
	Фил Хилл (USA)	Люсьен Бьянки (I)	Уолт Хансен (USA)
1965	Кен Майлз (USA)	Жо Шлессер (F)	Боб Бондюрант (USA)
	Ллойд Руби (USA)	Харолд Кек (USA)	Ричи Гинтер (USA)
1966	Кен Майлз (USA)	Дэн Герни (USA)	Уолт Хансен (USA)
	Ллойд Руби (USA)	Джерри Грант (USA)	Марк Доноху (USA)
1967	Лоренцо Бандини (I)	Людвико Скарфиотти (I)	Педро Родригес (MEX)
	Крис Амон (NZ)	Майкл Паркс (GB)	Жан Гише (F)
1968	Вик Эльфорд (GB)	Йозеф Зифферт (CH)	Джо Буццетта (USA)
	Йохен Неерпаш (D)	Герхард Миттер (D)	Жо Шлессер (F)
1969	Марк Доноху (USA)	Лотар Мотшенбахер (USA)	Джон Уорд (USA)
	Чак Парсонз (USA)	Эд Лесли (USA)	Джерри Тайтус (USA)
1970	Педро Родригес (MEX)	Йозеф Зифферт (CH)	Марио Андресетти (USA)
	Лео Киннунен (SF)	Брайан Редман (GB)	Артуро Мерцарио (I)
1971	Педро Родригес (MEX)	Ронни Бакнем (USA)	Жаки Икс (B)
	Джеки Оливер (GB)	Тони Адамович (USA)	Марк Доноху (USA)
1972	Марио Андресетти (USA)	Тим Шенкен (AUS)	Дейвид Хоббз (GB)
	Жаки Икс (B)	Ронни Петерсон (S)	Вик Эльфорд (GB)
1973	Питер Грегг (USA)	Милт Минтер (USA)	Хельмут Марко (A)
	Херли Хейвуд (USA)	Франсуа Миго (F)	Дейв Хайнц (USA)
1975	Питер Грегг (USA)	Майкл Кайзер (USA)	Боб Мак-Клур (USA)
	Херли Хейвуд (USA)	Билл Спроулз (USA)	Чарли Кемп (USA)
1976	Питер Грегг (USA)	Андреа Контерас (USA)	Карсон Бэрд (USA)
	Брайан Редман (GB)	Ал Холберт (USA)	Джим Базби (USA)
	Джон Фитцпатрик (GB)	Клод Балло-Лена (F)	Херли Хейвуд (USA)
1977	Джон Грейвз (USA)	Мартин Финотто (I)	Рейнхольд Йост (D)
	Херли Хейвуд (USA)	Карло Факетти (I)	Боб Воллек (F)
	Дейв Хелмик (USA)	Каматиас Ромео (I)	Альбрехт Крабс (D)
1978	Рольф Штоммелен (D)	Дик Барбор (USA)	Диего Феблес (USA)
	Антони Хеземанс (NL)	Джонни Радерфорд (USA)	Алек Пул (USA)
	Питер Грегг (USA)	Манфред Шурти (D)	
1979	Тед Филд (USA)	Джон Мортон (USA)	Брюс Канена (USA)
	Дэнни Онгас (USA)	Тони Адамович (USA)	Рик Мирз (USA)
	Херли Хейвуд (USA)		Монте Шелтон (USA)
1980	Фолькер Мерль (D)	Джон Пол-ст. (USA)	Тед Филд (USA)
	Рольф Штоммелен (D)	Ал Холберт (USA)	Дэнни Онгас (USA)
1981	Рейнхольд Йост (D)	Боб Эйкин (USA)	Милт Минтер (USA)
	Боб Гарреттсон (USA)	Дерек Белл (GB)	Уильям Колл (USA)
	Бобби Рейхол (USA)	Крейг Сиберт (USA)	Джефф Клайн (USA)
1982	Брайан Редман (GB)	Боб Эйкин (USA)	Роб Мак-Фарлин (USA)
	Джон Пол-мл. (USA)	Дерек Белл (GB)	Маурицио де Нарваес (USA)
	Джон Пол-ст. (USA)	Крейг Сиберт (USA)	Джефф Вуд (USA)
	Рольф Штоммелен (D)	Ренди Ланье (USA)	Боб Гарреттсон (USA)
1983	Престон Хенн (USA)	Терри Вултерс (USA)	Питер Халсмер (USA)
	Боб Воллек (F)	Марти Хинзе (USA)	Роберт Рид (USA)
	Клод Балло-Лена (F)		Рик Нуп (USA)
	Эй Джей Фойт (USA)		
1984	Сарел ван дер Мерве (B)	Эй Джей Фойт (USA)	Боб Туллиус (USA)
	Грэм Даксбери (USA)	Дерек Белл (GB)	Дейвид Хоббз (GB)
	Тони Мартин (USA)	Боб Воллек (F)	Док Банди (USA)
1985	Эй Джей Фойт (USA)	Ал Холберт (USA)	Джим Базби (USA)
	Боб Воллек (F)	Дерек Белл (GB)	Рик Нуп (USA)
	Тьерри Бутсен (B)	Ал Анзер-мл. (USA)	Йохен Масс (D)
1986	Ал Анзер-ст. (USA)	Эй Джей Фойт (USA)	Джим Базби (USA)
	Ал Холберт (USA)	Дэнни Салливан (USA)	Дарин Брассфилд (USA)
	Дерек Белл (GB)	Ари Линдик (NL)	Дерек Уорик (GB)
	Ал Анзер мл. (USA)		Йохен Масс (D)
1987	Чип Робинсон (USA)	Оскар Ларраури (RA)	Роб Дайсон (USA)
	Дерек Белл (GB)	Массимо Сигала (I)	Прайс Кобб (USA)
	Ал Холберт (USA)	Джанфранко Бранкателли (I)	Верн Шаппан (AUS)
	Ал Анзер-мл. (USA)		
1988	Мартин Брандл (GB)	Мауро Бальди (I)	Эдди Чивер (USA)
	Джон Нильсен (DK)	Боб Воллек (F)	Джонни Дамфриз (GB)
	Рауль Боцзел (BR)	Брайан Редман (USA)	Джон Уотсон (GB)
1989	Джон Андресетти (USA)	Прайс Кобб (USA)	Вальтер Брун (CH)
	Дерек Белл (GB)	Джон Нильсен (DK)	Ханс-Йоахим Штук (D)
	Боб Воллек (F)	Энди Уоллас (GB)	Оскар Ларраури (RA)
		Ян Ламмерс (NL)	
1990	Дейви Джонс (USA)	Прайс Кобб (USA)	Доминик Добсон (USA)
	Ян Ламмерс (NL)	Джон Нильсен (DK)	Сарел ван дер Мерве (B)
	Энди Уоллас (GB)	Мартин Брандл (GB)	Боб Воллек (F)
1991	Боб Воллек (F)	Джефф Брэбхэм (AUS)	Джон Гочкис-ст. (USA)
	Херли Хейвуд (USA)	Чип Робинсон (USA)	Джим Адамс (USA)
	Франк Елински (D)	Дерек Дейли (IRL)	Крис Корд (USA)
	Анри Пескарولو (F)	Боб Эрл (USA)	Роб Дайсон (USA)
	Джон Уинтер (D)		
1992	Масахиро Хасеми (J)	Дейви Джонс (USA)	Херли Хейвуд (USA)
	Казуеси Хосино (J)	Дейвид Брэбхэм (AUS)	Эйе Эльг (S)
	Тосио Сузуки (J)	Скотт Прюзтт (USA)	Роланд Ратценбергер (A)
	Андерс Олоффссон (S)	Скотт Гудьир (CDN)	Скотт Брайтон (USA)
1993	Пи Джей Джонс (USA)	Том Кендалл (USA)	Марк Мартин (USA)
	Марк Дискор (USA)	Уолли Далленбах (USA)	Джон Фергус (USA)
	Роки Моран (USA)	Робби Гордон (USA)	Джим Стивенс (USA)
		Робби Бул (USA)	
1994	Пол Джентиллоцци (USA)	Доминик Дюпи (F)	Дирк Эбелинг (D)
	Скотт Прюзтт (USA)	Хесус Пареха (E)	Карл Виацик (D)
	Батч Лейтцингер (USA)	Боб Воллек (F)	Ульрих Рихтер (D)
	Стив Миллен (USA)	Жак Леконт (F)	Гюнтер Доблер (D)
		Юрген Барт (D)	

Примечание: в 1962 — 1963 годах гонка продолжалась три часа, в 1964 году — 2000 километров, в 1972 году — шесть часов, а в 1974 году соревнования не проводились.

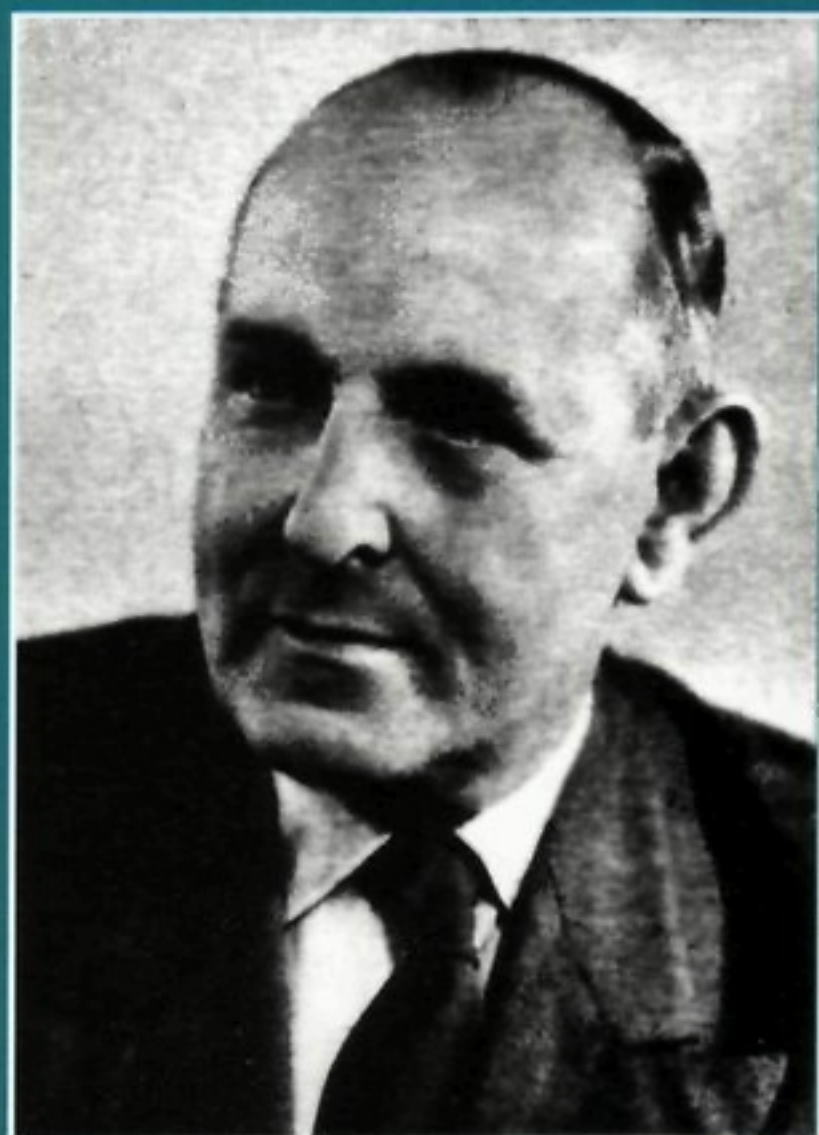
ДКВ - ИФА - МЦ

Заводы, как и люди: рождаются, растут, стареют, умирают. Один из них скончался недавно — знаменитое мотоциклетное предприятие в Цшопау. Для мотоциклов и спортсменов нашей страны это, как потеря близкого человека. Ведь связи с этим заводом давнишние. Он начал выпускать мотоциклы еще в 1922-м, а с 1928 года на ДКВ работал русский инженер П. В. Можаров. Именно ему мы обязаны тем, что ленинградские заводы «Красный Октябрь» и «Промет» начали выпуск мотоциклов Л-300. Они были копией машин «ДКВ-Е300-Люксус», техническую документацию на которые Можаров привез из Германии.

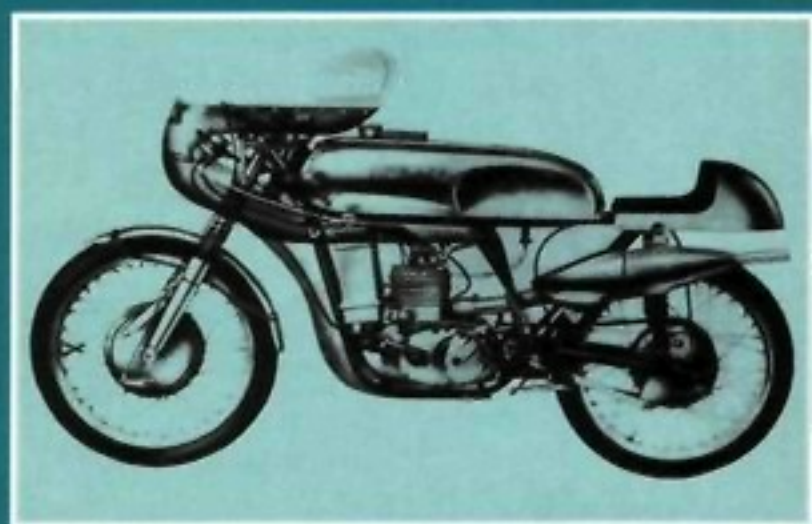
В послевоенные годы, когда демонтированное оборудование для производства моделей ДКВ-RT125 и ДКВ-NZ350 было использовано заводами в Москве, Коврове и Ижевске (мотоциклы «Москва-М1А», К-125 и ИЖ-350), Россия стала как бы продолжательницей мотоциклетных традиций ДКВ. Надо добавить, что немало специальных гоночных мотоциклов ДКВ попало в наши спортивные клубы, и они широко использовались в первые три послевоенных года. На этих машинах С. Карзинкин, В. Карнеев, И. Кириллов, К. Матюшин, А. Мешалова устанавливали всесоюзные рекорды скорости. Некоторые технические идеи конструкторов ДКВ нашли свое воплощение в целой серии ижевских мотоциклов: поршень-подпор на спортивном ИЖ-51, телескопическая вилка и свечная подвеска с маятниковым рычагом заднего колеса на ИЖ-50, а позже на ИЖ-49, воздушный центробежный фильтр на ИЖ-49.

После окончания Второй мировой войны часть оборудования экспериментального и гоночного отдела ДКВ была вывезена в Серпухов и передана в распоряжение ЦКБ мотоцикlostроения. Но кое-что осталось и в Германии, на его основе было создано так называемое КБ-10. Конструкторское бюро существовало с 1946 по 1950 год, и одной из первых его разработок стал проект гоночного мотоцикла ГК-1. Поскольку администрацию КБ-10 возглавляли советские специалисты (оно находилось в восточной оккупационной зоне), то и мотоциклы тоже считались советскими. Сконструированные под руководством профессора А. Прюссинга они имели двухтактные двигатели водяного охлаждения с двумя коленчатыми валами. В каждом цилиндре навстречу один другому двигались два поршня, каждый связанный шатуном со своим коленчатым валом. Было сделано четыре таких мотоцикла: три 350-кубовых мощностью 47 л.с. и один 250-кубовый мощностью 35 л.с. На них выступали известные наши гонщики тех лет — Е. Грингаут, И. Кириллов, И. Озолина, И. Окунев, В. Силантьев, которые на ГК-1 установили несколько всесоюзных рекордов скорости.

Разрушенный бомбардировками в 1945 году старый завод ДКВ прекратил выпуск мотоциклов (а он в числе другого вооружения и оснащения поставлял их вермахту) и вернулся к мо-



Аугуст Прюссинг (1896—1967), который с 1927 по 1945 годы возглавлял гоночный и экспериментальный отдел мотоциклетной фирмы ДКВ.



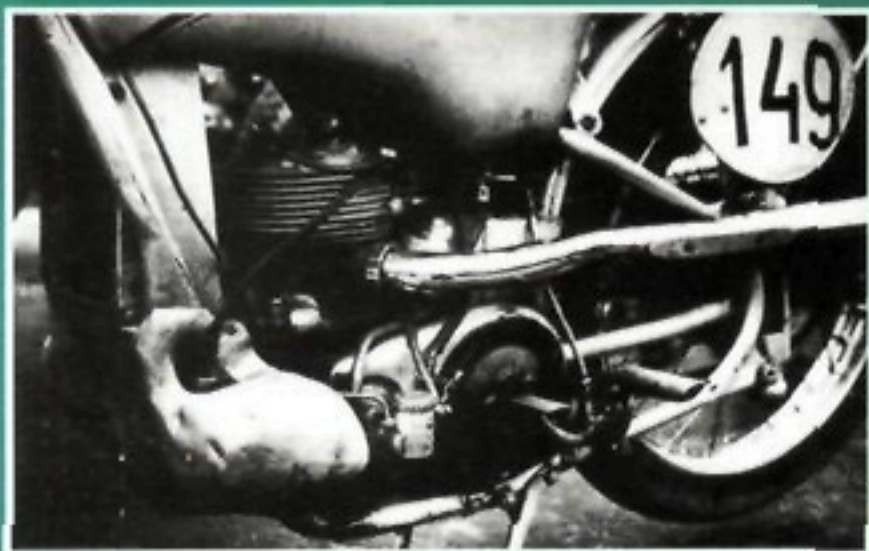
Гоночный мотоцикл МЦ-Re-125 образца 1963 года (28 л.с. при 11 000 об/мин) с водяным охлаждением и дисковым золотником на впуске рабочей смеси. Скорость — 185 км/ч.



Вальтер Кааден (1919) — руководитель (с 1953 г.) гоночного отдела на мотоциклетном заводе ИФА (позже МЦ) в Цшопау. С 1983 года — директор объединения ИФА по развитию автоспорта.



Один из сильнейших спортсменов ГДР, выступавших на машинах МЦ в многодневных соревнованиях, — Вернер Залевски на шестидневке в Эрфурте.



Двигатель гоночного мотоцикла ГК-1, разработанного в КБ-10 специалистами ДКВ. В верхней части виден приводной коловратный нагнетатель.

тоциклетному производству в 1950 году, но уже как фирма ИФА, а после реконструкции и освоения нового семейства машин он стал называться МЦ. Мотоциклы этой марки экспортировались в нашу страну и имели хорошую репутацию. Это еще одна из причин, почему судьба бывшего ДКВ отечественным мотоциклистам небезразлична. Да и все, кто интересуются мотоциклетным спортом, тоже близко к сердцу воспримут уход со сцены троицы ДКВ-ИФА-МЦ, внесший большой вклад в развитие кольцевых мотогонок и многодневных соревнований.

Первый гоночный мотоцикл ДКВ был построен в 1926 году. Эта модель называлась "AR-175" и имела водяное охлаждение и поршень-подпор, своеобразную разновидность поршневого нагнетателя, которая при ходе основного поршня вниз дополнительно сжимала ("подпирала") в картере горючую смесь. Гоночный отдел ДКВ в довоенный период работал очень активно и создал бесчисленное количество гоночных уникальных мотоциклов для фирменной спортивной команды. Это были машины классов 125, 175, 250, 350, 500, 600 и 750 см³ с двухтактными двигателями водяного охлаждения, сложными системами газораспределения, различными конструкциями нагнетателей. Большинство из них — продукт изобретательного инженерного ума профессора А. Прюссинга.

Оглядываясь на технические разработки, воплощенные в гоночных ДКВ прошлых лет, хочу отметить применение лепестковых клапанов на впуске (1933 г.), П-образных цилиндров (1933 г.), передней вилки с резиновыми жгутами вместо пружины (1935 г.), управления впуском смеси посредством цилиндрического золотника (1937 г.), коловратного нагнетателя (1938 г.), полностью охватывающих машину обтекателей (1938 г.). Во всяком случае к 1941 году, когда активность гоночного отдела ДКВ была полностью свернута, на лучших гоночных двигателях уже была достигнута литровая мощность в 160 л.с.

Кроме уникальных гоночных мотоциклов ДКВ изготавливал малые серии машин для клубных, а не заводских спортсменов. Любопытно, что двигатели ДКВ классов 250 и 350 см³ использовались на наших рекордных автомобилях "Звезда-1" и "Звезда-2" в 1946—1948 годах.

Гоночный отдел ДКВ объединил немало способных спортсменов. В их числе такие "звезды" довоенного времени, как З. Вюнше, Э. Клюге, Х. Мюллер, Г. Фляйшманн. На чемпионатах Европы по кольцевым мотогонкам в 1938 и 1939 годах почетный титул в классе 250 см³ выиграл Клюге на гоночном ДКВ модели "ULD-250", а в классе 350 см³ — Фляйшманн на ДКВ-US350.

Когда на заводе ИФА, выросшем на пепелище прежнего ДКВ, начал функционировать гоночный отдел, его возглавил инженер Вальтер Кааден, отец "дискового золотника". Он очень серьезно отнесся к порученному ему делу, организовал немногочисленный, но продуктивный коллектив и создал целое семейство специальных мотоциклов для кольцевых гонок и многодневных соревнований. Он увидел большое будущее для спорта в системе управления впуском горючей смеси на двухтактном двигателе посредством вращающегося дискового золотника. Такой золотник открывал возможность значитель-

но увеличить продолжительность впуска и тем самым улучшить наполнение цилиндра смесью и повысить мощность. Инициаторами такой конструкции были Б. Петрушке и Д. Циммерман. Кааден поддержал их идею, развил и довел до высокого совершенства.

Кроме дискового золотника Кааден много сделал для внедрения на гоночных мотоциклах выпускных систем с резонансными камерами (с 1955 года), игольчатых шатунных подшипников, надежно работающих в режиме 10—11 тысяч об/мин, восьмиступенчатых коробок передач (с 1962 г.), дисковых тормозов.

Гоночные мотоциклы МЦ-Re 125, МЦ-Re 250 и МЦ-Re300 в 1958—1969 годах были самыми быстрыми в своих классах, и по сумме очков на чемпионатах мира по кольцевым гонкам заводские спортсмены МЦ выходили на высокие места. Так, в классе 125 см³ Эрнст Дегнер в 1960 году вышел на третье место, а в 1961-м — на второе. Его коллега Гейнц Роснер в 1968 году в том же классе был четвертым.

Что касается класса 250 см³, то здесь заслуживают внимания "серебро" Хорста Фюгнера в 1958-м, четвертые места Гейнца Роснера в 1965 и 1967 годах и "бронза", добытая им в том же классе в 1968-м. Эти результаты вызывают особое уважение поскольку, например, в 1966 году, когда особенно обострилась конкуренция со стороны японских фирм, в гоночном отделе МЦ работало всего 27 человек, что в несколько раз меньше, чем у конкурентов.

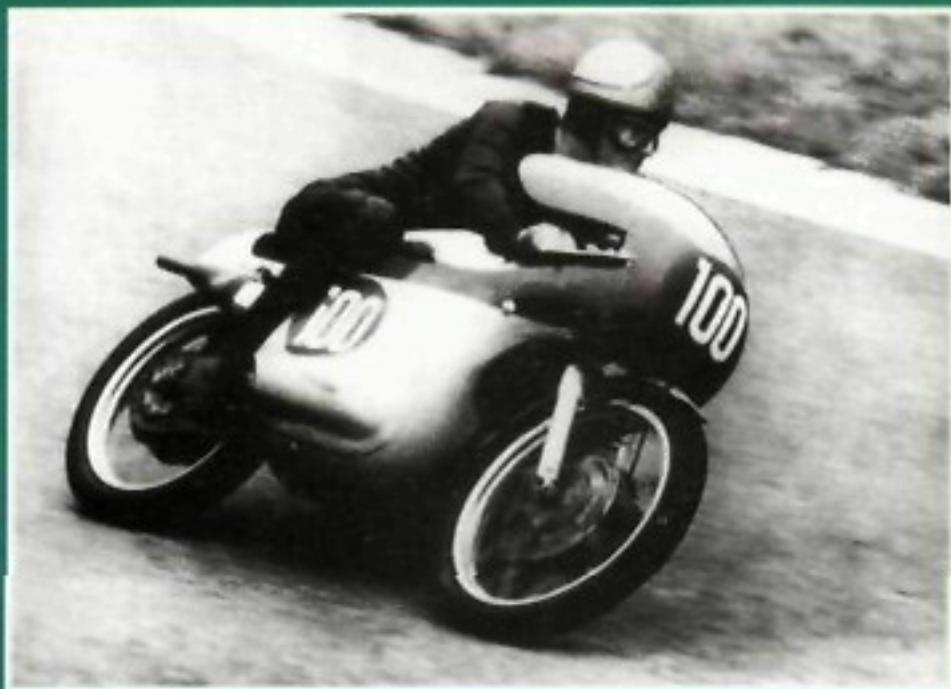
Завод МЦ стремился повысить свои результаты на гонках не только совершенствованием машин. Он приглашал защищать свои цвета лучших мировых гонщиков, таких асов, как Л. Тавери, М. Хэйлвуд, Г. Хокнг, А. Шеферд, А. Сабо.

Одновременно с участием в чемпионатах мира по кольцевым мотогонкам завод МЦ развернул массированное наступление в многодневных соревнованиях. С 1963 по 1987 год спортсмены ГДР, выступая на шестидневке ФИМ в основном на машинах МЦ, семь раз выиграли Международный Трофей и шесть раз Серебряную Вазу. Специально изготовленные заводом под техническим руководством того же Каадена машины МЦ были представлены в классах 175, 250, 350 и 500 см³. Команда республики была укомплектована весьма сильными спортсменами. Их было много — целый легион, и противостоять ему было тяжело.

Шли годы, и мотоциклы МЦ, как дорожные, так и гоночные с трудом сопротивлялись натиску конкурентов, имевших более богатые финансовые возможности. Пал дал сбыт машин, а книга-летопись МЦ под названием "Победы, успехи, триумфы" не переиздавалась и становилась библиографической редкостью. Мало-помалу завод отходил от большого спорта — сказывался возраст Каадена и других энтузиастов. Богатого спонсора не было, а предприятие нуждалось в дорогостоящей реконструкции. Но тут рухнула ГДР, ее экономическая система, и МЦ остался один на один с рыночными трудностями.

Слава Богу, что музей двухтактных мотоциклов в замке Аугустбург на территории бывшей ГДР сохранил среди своих экспонатов немало гоночных и спортивных машин, носивших в разные времена марки ДКВ, ИФА, МЦ и создавших славу знаменитой фирме.

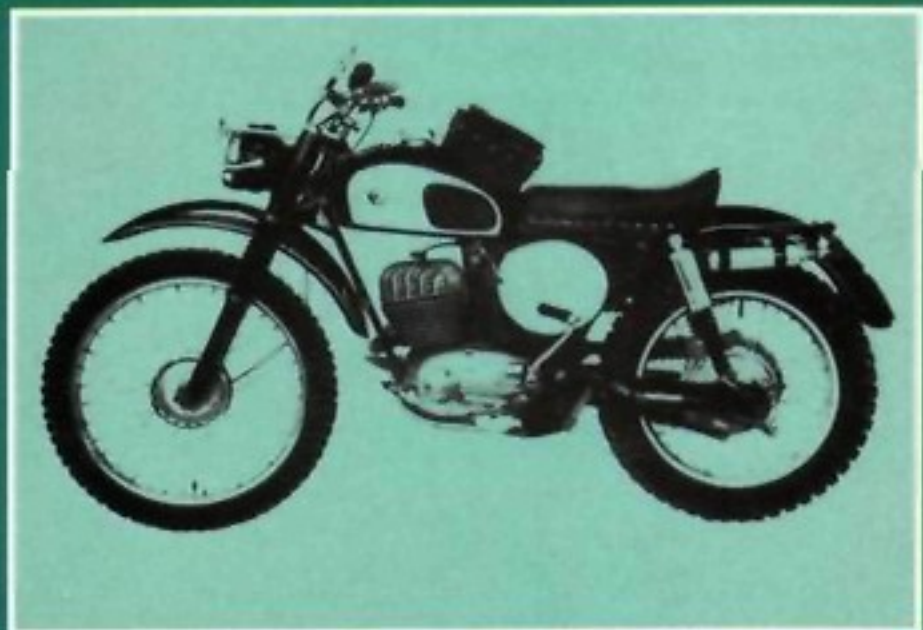
А. ШУГУРОВ



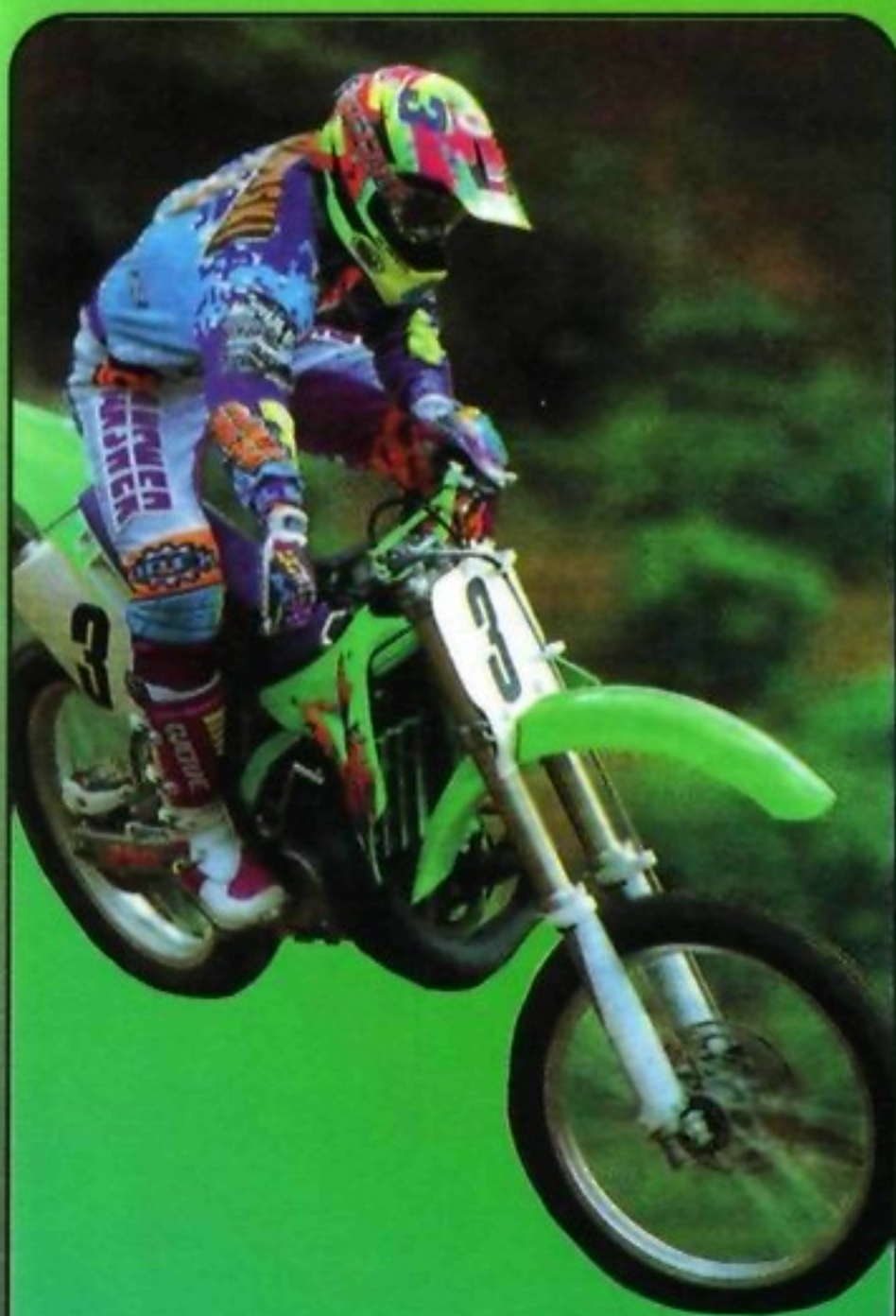
Майкл Хэйлвуд на двухцилиндровом МЦ-Re250 на трассе "Заксенринг" в 1962 г. Справа и слева на картере — золотники с горизонтальными карбюраторами. Их наличие выдают выступы на боковике обтекателя.



Персонал гоночного отдела завода МЦ. Перед ними МЦ-ES250G1 для многодневных соревнований и МЦ-Re250 для кольцевых гонок. В заднем ряду посередине — В. Кааден (в черном галстуке). По его левую руку — гонщик-испытатель Х. Фюгнер.



Мотоцикл МЦ-ETS250G 1967 года для многодневных соревнований. Мощность двигателя — 26 л.с. при 6 000 об/мин. Снаряженная масса — 135 кг.



ПРЕДАГАЕТ СО СКЛАДА В МОСКВЕ

**КРОССОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ
HONDA SUSUKI KAWASAKI**

60 см³ — 3100\$
80 см³ — 3300—3400\$
125 см³ — 4800\$
250 см³ — 5200\$
500 см³ — 5300\$

**КРОССОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ С КОЛЕСНОЙ
ZABEL—EML**

620 см³ — 13200\$
685 см³ — 14400\$

ФОРМА ДЛЯ МОТОСПОРТА

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

900 — 1300 \$ (комплект)

**ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И МАСЛА ДЛЯ
СПОРТИВНЫХ МОТОЦИКЛОВ**

CASTROL (SUPER TT) — 6\$ за 1 литр
TWIN AIR — 12 \$ за 1 литр

Оптовым покупателям скидка до 10%.
Форма оплаты любая.



« СУПЕРКРОСС »

**КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ
Формула 3000**

Международный чемпионат

II этап, По, Франция, 23 мая: 1. Ж. де Ферран (BR, "Рейнард-94D-Джадд"); 2. В.Соспири (I, "Рейнард-94D-Косворт"); 3. Д.Коттаз (F, "Рейнард-94D-Джадд"); 4. Ж.-К.Буйон; 5. Ф.Лагорс; 6. Г.Гомез (все — F, "Рейнард-94D-Косворт").

III этап, Барселона, Испания, 28 мая: 1. М.Папис; 2. Ф. де Симоне (оба — I, "Рейнард-94D-Джадд"); 3.Соспири; 4. Х.Хене (E, "Лола Т94/50-Косворт"); 5. Лагорс; 6. М.Гусенз (B, "Лола-Т94/50-Косворт"). Личный зачет: 1—3. Лагорс, де Ферран, Соспири — по 13 очков; 4. Папис — 9; 5. Коттаз — 7; 6-7 Д.Култард (GB, "Рейнард-94D-Косворт") де Симоне — по 6.

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Чемпионат Франции

II этап, Маньи-Кур, 1 мая. 1-й заезд: 1. Л.Аелло (F); 2. Я.Дальма (F, оба — "Пежо-405Mi16"); 3.Ж.-М.Гунон (F, БМВ-318i); 4. А.Кудини (F, "Опель-Вектра"); 5. И.Мюллер (F, БМВ-318i). 2-й заезд: 1.Аелло; 2.Кудини; 3. Дальма; 4. Мюллер; 5. Ф.Гаш (F, "Форд-Мондео Si"). Финальная классификация: 1. Аелло; 2. Дальма; 3. Кудини; 4. Мюллер; 5. Гаш.

III этап, По, 22—23 мая. 1-й заезд: 1. Кудини; 2.Аелло; 3. Ж.Лаффит (F, "Опель-Вектра"); 4. Дальма; 5. Мюллер. 2-й заезд: 1. Аелло; 2. Дальма; 3. Гунон; 4. Э.Элери (F, "Опель-Вектра"); 5. Мюллер. Финальная классификация: 1. Аелло; 2. Дальма; 3. Мюллер; 4. Гунон; 5.Элери.

IV этап, Дижон, 5 июня. 1-й заезд: 1. Дальма; 2. Лаффит; 3.Кудини; 4.Элери; 5. Мюллер. 2-й заезд: 1. Дальма; 2. Элери; 3. Кудини; 4. Лаффит; 5. С.Ортелли (F, "Пежо-405Mi16"). Финальная классификация: 1. Дальма; 2. Элери; 3. Кудини; 4. Лаффит; 5. Мюллер.

Чемпионат Италии

I этап, Монца, 10 апреля. 1-й заезд: 1. А.Тамбурини (I, "Альфа-Ромео-155Ts"); 2. Э.Пирро (I), 3. Р.Капелло (I, оба — "Ауди-80-Компетишн"); 4. А.Бургшталлер (D, БМВ-318i); 5. Т.Видали (I, "Альфа-Ромео-155Ts"). 2-й заезд: 1. Тамбурини; 2. Пирро; 3. Капелло; 4. С.Модена (I, "Альфа-Ромео-155Ts"); 5. Видали.

II этап, Валлелунга, 17 апреля. 1-й заезд: 1. Модена; 2. Ф.Джованарди (I, "Пежо-405Mi16"); 3. Тамбурини; 4. А.Тедески (I, "Альфа-Ромео-155Ts"); 5. А.Феррари (I, "Пежо-405Mi16"). 2-й заезд: 1.Пирро; 2. Капелло; 3. Бургшталлер; 4. А.Хегер (D, БМВ-318i); 5. М.Пиголи (I, "Пежо-405Mi16").

III этап, Маджоне, 8 мая. 1-й заезд: 1. Пирро; 2. Капелло; 3. Р.Равалья (I, БМВ-318i); 4. Видали; 5. Э.Наспетти (I, БМВ-318i). 2-й заезд: 1. Пирро; 2. Равалья; 3. Джованарди; 4. Дж. Секотто (YV, БМВ-318i); 5. Тамбурини.

IV этап, Бенетто, 22 мая. 1-й заезд: 1. Пирро; 2. Джованарди; 3.Равалья; 4. Модена; 5. Наспетти. 2-й заезд: 1. Пирро; 2. Равалья; 3. Джованарди; 4. Наспетти; 5. Секотто. V этап, Мизано, 5 июня. 1-й заезд: 1. Тамбурини; 2. Секотто; 3.Равалья; 4. Пирро; 5. Джованарди. 2-й заезд: 1. Тамбурини; 2. Равалья; 3. Секотто; 4. Пирро; 5.Джованарди. Личный зачет: 1. Пирро — 151 очко; 2. Тамбурини — 110; 3. Равалья — 93; 4. Джованарди-80; 5. Капелло — 56.

Чемпионат Германии

III этап, Нюрбургринг, 8 мая. 1-й заезд: 1. К.Людвиг (D, "Мерседес-Бенц-180C"); 2. К.Даннер (D, "Альфа-Ромео-155V6Ti"); 3. Й.ван Оммен (DK, "Мерседес-Бенц-180C"); 4. Н.Ларини (I); 5. К.Ниссен (DK, оба — "Альфа-Ромео-155V6Ti"). 2-й заезд: 1. Ларини; 2. Даннер; 3. Людвиг; 4. Ниссен; 5.ван Оммен.

Чемпионат Великобритании

III этап, Снеттертон, 1 мая: 1. Г.Тарквини (I, "Альфа-Ромео-155Ts"); 2. П.Радисич (NZ, "Форд-Мондео Si"); 3. Дж.Симони (I, "Альфа-Ромео-155Ts"); 4. К.Одор (GB, "Ниссан-Примера-2.0eGT"); 5. П.Уоттс (GB, "Пежо-405Mi16"); 6. Дж.Аллам (GB, "Воксхолл-Кавальер16v"); 7. Ю.О'Брайен (GB, "Пежо-405 Mi16"); 8. С.Соупер (GB, БМВ-318i); 9. Э.ван де Пуле (B, "Ниссан-Примера-2.0eGT"); 10. М.Нил (GB, "Мазда-Кседос 6").

IV этап, Сильверстоун, 15 мая. 1-й заезд: 1. Тарквини; 2. Радисич; 3. А.Меню (CH, "Рено-Лагуна"); 4. Э.Роуз (GB, "Форд-Мондео Si"); 5. Уоттс. 2-й заезд: 1. Радисич; 2. Меню; 3.Уоттс; 4. Д.Клеланд (GB, "Воксхолл-Кавальер 16v"); 5. Дж.Бейли (GB, "Тойота-Карина E").

V этап, Оултон-парк, 30 мая: 1. Меню; 2. Радисич; 3. Уоттс; 4. Соупер; 5. Р.Райдел (S, "Волво-850SE").

VI этап, Донингтон парк, 12 июня. 1-й заезд: 1. Клеланд, 2. Радисич, 3. Тарквини, 4. Роуз; 5.Меню. 2-й заезд: 1. Клеланд, 2. Радисич, 3. Аллам; 4. Меню; 5. Бейли. Личный зачет: 1-2. Тарквини, Радисич — по 132; 3. Клеланд — 114; 4. Меню — 78; 5. Уоттс — 55; 6. Роуз — 48.

Кубок ADAC

I этап, Берлин, 1 мая: 1. Ф.Биела (D); 2. Э.Пирро (I); 3. Р.Капелло (I, все — "Ауди-80-Компетишн"); 4. Т.Бутсен (B); 5. М.Острайх (A, оба — "Форд-Мондео Si"); 6. Х.И.Штук (D, "Ауди-80-Компетишн"); 7. Т.Тассен (B); 8. Дж.Секотто (YV); 9. А.Хегер (D); 10. Й.Зурер (CH, все — BMB-318i).

Чемпионат IMSA

"Уорлд Спортс кар чемпионшип" III этап, Роуд Атланта, 17 апреля: 1. Дж.Кохран (USA); 2. Дж.Моретти—Э.Салазар (I, все — "Феррари-333SP"); 3. Э.Уоллас (GB, "Спайс-WSC94-Шевроле"); 4. Дж.Даунинг—У.Тейлор (USA, "Кудзу-DG3-Мазда"); 5. Р.Бентли—Э.Эванс (CDN/USA, "Феррари-333SP"). Личный зачет: 1. Даунинг—Тейлор — 69 очков; 3. Дж.Дейл — 44; 4-5. Бентли—Эванс—41. "Экссон Сьюприм GT чемпионшип".

II этап, Роуд Атланта, 17 апреля: 1. С.Миллен; 2. Дж. О'Коннелл (оба — USA, "Ниссан-300ZX"); 3. Э.Хоерр (USA, "Олдсмобиль-Катласс"); 4. Дж. Пецца (USA, "Форд-Мустанг"); 5. Б.де Врис (USA, "Олдсмобиль-Катласс"); 6. Дж.Пейс (USA, "Ниссан-240SX").

Чемпионат NASCAR

VI этап, Бристоль, 10 апреля: 1. Д.Эрнхардт; 2. К.Шрадер (оба — "Шевроле-Лумина"); 3. Л.Спид; 4. Дж.Бодин (оба — "Форд-Тандерберд"); 5. М.Уолтрип; 6. В.Лабонте (оба — "Понтиак-Гран-при").

VII этап, Норт-Уилсборо, 17 апреля: 1. Т.Лабонте ("Шевроле-Лумина"); 2. Р.Уоллас; 3. Э.Эрван (оба — "Форд-Тандерберд"); 4. К.Петти ("Понтиак-Гран-при"); 5. Эрнхардт; 6. Р.Радд ("Форд-Тандерберд").

VIII этап, Мартинсвилль, 24 апреля: 1. Уоллас; 2. Эрван; 3. М.Мартин ("Форд-Тандерберд"); 4. Д.Уолтрип ("Шевроле-Лумина"); 5. М.Шеперд; 6. Т.Бодин (оба — "Форд-Тандерберд").

IX этап, Талладега, 1 мая: 1. Эрнхардт; 2. Эрван; 3. М.Уолтрип; 4. Дж.Спенсер ("Форд-Тандерберд"); 5. Шрадер; 6. Г.Сакс ("Форд-Тандерберд").

X этап, Сирс-Пойнт, 22 мая: 1. Эрван; 2. Т.Бодин; 3. Эрнхардт; 4. У.Далленбах-мл. ("Понтиак-Гран-при"); 5. Уоллас; 6. Т.Мусгрейв ("Форд-Тандерберд").

XI этап, Довер, 5 июня: 1. Уоллас; 2. Эрван; 3. Шрадер; 4. Мартин; 5. Дж.Гордон ("Шевроле-Лумина"); 6. Д.Уолтрип.

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

Чемпионат мира

V этап, "Зальцбургринг", Австрия, 22 мая. Класс 250 см³: 1. Л.Капиросси (I, "Хонда"); 2. М.Бьяджи (I, "Априлия"); 3. Д.Ромбони (I); 4. Т.Окада (J); 5. Р.Вальдман (D, все — "Хонда"); 6. Ж.-Ф.Руджиа (F, "Априлия"); 7. Л.Д'Антин (E, "Хонда"); 8. П.ван ден Гурберг; 9. Ю.ван ден Гурберг (оба — NL, "Априлия"); 10. Э.Сутер (CH, "Априлия").

Класс 125 см³: 1. Д.Раудис (D); 2. Н.Уеда (J, оба — "Хонда"); 3. Г.Мак-Кой (AUS); 4. П.Оттль (D); 5. К.Саката (J); 6. С.Перуджини (I, все — "Априлия"); 7. А.Сайто (J); 8. Ф.Грезини (I, оба — "Хонда"); 9. Э.Куппини (I, "Априлия"); 10. О.Кох (D, "Хонда").

VI этап, "Хоккенхаймринг", Германия, 12 июня. Класс 250 см³: 1. Капиросси; 2. Бьяджи; 3. Ромбони; 4. Аоки; 5. Окада; 6. Вальдман; 7. Т.Харада (J, "Ямаха"); 8. Руджиа; 9. Д'Антин; 10. В.Зееленберг (NL, "Хонда").

Класс 125 см³: 1. Раудис; 2. Саката; 3. Т.Манако (J, "Хонда"); 4. Оттль; 5.Перуджини; 6. Уеда; 7. Х.Мартинес (E, "Ямаха"); 8. Сайто; 9. М.Токудоме (J, "Хонда"); 10. О.Петруччиани (CH, "Априлия").

VII этап, Ассен, Голландия, 25 июня. Класс 250 см³: 1. Бьяджи; 2. Окада; 3. Зееленберг; 4. Вальдман; 5. Аоки; 6. Ж.-М.Бейль (F, "Априлия"); 7. Д'Антин; 8. Сутер; 9. Ю.ван ден Гурберг; 10. П.ван ден Гурберг. Личный зачет: 1. Бьяджи — 128 очков; 2. Окада — 116; 3. Капиросси — 102; 4. Ромбони — 93; 5. Руджиа — 78; 6. Вальдман — 66; 7. Д'Антин — 57; 8. Аоки — 53; 9. Бейль — 48; 10. Зееленберг — 43.

Класс 125 см³: 1. Т.Цуджимура (J, "Хонда"); 2. Мартинес; 3. Л.Боделье (NL, "Хонда"); 4. Саката; 5. Токудоме; 6. Х.Торронтеги (E, "Априлия"); 7. Петруччиани; 8. Мак-Кой; 9. Х.Накаджо (J, "Хонда"); 10. Г.Деббиа (I, "Априлия"). Личный зачет: 1. Саката — 134 очка; 2. Раудис — 80; 3. Оттль — 79; 4. Уеда — 77; 5. Цуджимура — 71; 6. Мартинес — 61; 7. Мак-Кой — 56; 8. Торронтеги — 51; 9. Сайто — 46; 10. Токудоме — 43.

СУПЕРБАЙК

Чемпионат мира

II этап, "Хоккенхаймринг", Германия, 8 мая. 1-й заезд: 1. С.Рассел (USA, "Кавасаки"); 2. А.Слайт (NZ, "Хонда"); 3. Т.Раймер (GB, "Кавасаки"); 4. А.Морилла (F, "Кавасаки"); 5. Д.Полен (USA, "Хонда"); 6. Ж.-И.Мунье (F, "Дукати"); 7. С.Крафар (NZ, "Хонда"); 8. Э.Вайбель (D, "Дукати"); 9. Р.Филлис (AUS, "Кавасаки"); 10. Р.Келленбергер (D, "Ямаха"). 2-й заезд: 1. Рассел, 2. Ф.Пировано (I, "Дукати"); 3. Полен; 4. Дж.Фалаппа (I, "Дукати"); 5. К.Китигава (J, "Кавасаки"); 6. Раймер; 7. В.Дестефанис (I, "Дукати"); 8. Вайбель; 9. У.Марк (D); 10. А.Меклау (A, оба — "Дукати").

III этап, Мизано-Адриатико, Италия, 29 мая. 1-й заезд: 1. Рассел; 2. Фалаппа; 3.

Слайт; 4. С.Мертенс (B); 5. М.Лукьяри (I, оба — "Дукати"); 6. Дестефанис; 7. Крафар; 8. Дж.Ливерани (I, "Хонда"); 9. М.Мергалли (I, "Ямаха"); 10. Меклау. 2-й заезд: 1. Фалаппа; 2. Рассел; 3. Лукьяри; 4. Слайт; 5. К.Фогарти (GB, "Дукати"); 6. Пировано; 7. П.Бонтемпи (I, "Кавасаки"); 8. Дестефанис; 9. Раймер; 10. Меклау. Личный зачет: 1. Рассел — 110 очков; 2. Слайт — 79; 3.Фалаппа — 72; 4—5. Фогарти, Полен — по 46; 6. Крафар — 43; 7. Пировано — 42.

МОТОЦИКЛЫ С КОЛЯСКОЙ

Чемпионат мира

II этап, "Хоккенхаймринг", Германия 12 июня: 1. Р.Биланд—К.Вальтисперг (CH, "LCR-Свиссо-то"); 2. С.Уэбстер—А.Хэнни (GB, "LCR-Краузер"); 3. С.Аббот-Дж.Тейлфорд (GB, "Уиндл-Краузер").

III этап, Ассен, Голландия, 25 июня: 1. Биланд—Вальтисперг; 2. К.Клаффенбок—К.Парцер (A, "LCR-Бартоль"); 3. Д.Бриндли—П.Хатчинсон (GB, "LCR-Ямаха"). Личный зачет: 1. Биланд—Вальтисперг — 50 очков; 2. Клаффенбок—Парцер — 43; 3. Бриндли—Хатчинсон — 41.

МОТОКРОСС

Личный чемпионат мира

Класс 250 см³. III этап, Гран-при Италии, 24 апреля. 1-й заезд: 1. С.Эвертс (B, "Кавасаки"); 2. Г.Альбертийн (ZA, "Сузуки"); 3. Р.Херринг (GB, "Кавасаки"); 4. Ф.Боллэ (F, "Ямаха"); 5. Т.Воланд (USA); 6. И.Демария (F, оба — "Хонда"). 2-й заезд: 1. Эвертс; 2.Воланд; 3. Альбертийн; 4. Херринг; 5. Боллэ; 6. Д.Шмит (USA, "Ямаха").

IV этап, Гран-при Австрии, Шваненштадт, 1 мая. 1-й заезд: 1.Шмит; 2. Т.Паркер (USA,KTM); 3. Эвертс; 4. А.Пузар (I, "Кавасаки"); 5. Воланд; 6. Альбертийн. 2-й заезд: 1. Эвертс; 2. М.Бервоетс (B, "Сузуки"); 3. Демария; 4. Херринг; 5. Альбертийн; 6. К.Николл (GB, "Хонда").

V этап, Гран-при Франции, Эрне, 8 мая. 1-й заезд: 1. Альбертийн; 2.Демария; 3. Николл; 4. Шмит; 5. Паркер; 6. Й.Элиассон (S, "Ямаха"). 2-й заезд: 1. Шмит; 2. Альбертийн; 3. Эвертс; 4. Паркер; 5. Демария; 6. П.Юханссон (S, "Ямаха").

VI этап, Гран-при Польши, Гдыня, 15 мая. 1-й заезд: 1. Альбертийн; 2. Эвертс; 3. Й.Карлссон(S,"Кавасаки"); 4. Николл; 5. В.Девит (B, "Сузуки"); 6. А.Бартолини (I, "Ямаха"). 2-й заезд: 1. Альбертийн; 2. Шмит; 3. Карлссон; 4. Пузар; 5. Девит; 6. П.Купер (GB, "Хонда"). VII этап, Гран-при Бельгии, Ломмель, 12июня. 1-й заезд: 1. Эвертс; 2. Девит; 3. Бервоетс; 4. П.Ивен (B, "Кавасаки"); 5. Боллэ; 6. Дж.Скевенелс (B, "Кавасаки"). 2-й заезд: 1. Эвертс; 2. Девит; 3. Бервоетс; 4. Карлссон; 5. Николл; 6. Т. ван Гринвсен (NL, "Хонда").

VIII этап, Гран-при Великобритании, Суиндон, 19 июня. 1-й заезд: 1. Альбертийн; 2. Демария; 3. Эвертс; 4. Воланд; 5. Бервоетс; 6. Херринг. 2-й заезд: 1. Демария; 2. Альбертийн; 3. Эвертс; 4. Николл; 5. Бервоетс; 6. Боллэ. Личный зачет: 1. Альбертийн — 221 очко; 2. Эвертс — 219; 3. Шмит — 168; 4.Демария — 157; 5. Бервоетс — 149; 6. Николл — 134.

Класс 125 см³. IV этап, Гран-при Аргентины, Вилла Санта-Круз, 1мая. 1-й заезд: 1. Б.Манне (USA, "Сузуки"); 2. Б.Мур (F, "Ямаха"); 3. А.Киоди (I, "Хонда"); 4. П.Байер (D); 5. П.Трагтер (NL, оба — "Хонда"); 6. М.Пишон (F, "Хонда"). 2-й заезд: 1. Мур; 2. Киоди; 3. Манне; 4. Трагтер; 5. Пишон; 6. Ф.Виалле(F,"Кавасаки"). V этап, Гран-при Испании, Беллпуиг, 15 мая. 1-й заезд: 1. Пишон; 2. Киоди; 3. М. Дал Лаго (I, "Хонда"); 4. М.Бартолини (I, KTM); 5. Д.Стрийбос (NL, "Сузуки"); 6. Манне. 2-й заезд: 1. Мур; 2. Киоди; 3. Трагтер; 4. Пишон; 5. Байер; 6. Бартолини. VI этап, Гран-при Швеции, Хагабанен, 5 июня. 1-й заезд: 1. Мур; 2. Киоди; 3. Трагтер; 4. Пишон; 5. Ф.Вернер (S, "Хускварна"); 6. Р.Шнеллиген (N, "Сузуки"). 2-й заезд: 1. Стрийбос; 2. Пишон; 3. Мур; 4. Трагтер; 5. Х.Свеебе (NL, "Хонда"); 6. Киоди. Личный зачет: 1. Мур — 151 очко; 2. Киоди — 141; 3. Трагтер — 130; 4. Пишон — 124; 5. Манне — 75; 6. Байер — 72; 7.—8. Стрийбос, Дал Лаго — по 61.

Класс 500 см³. III этап, Гран-при Ирландии, Киллинши, 8 мая. 1-й заезд: 1. М.Ханссон (S, "Хонда"); 2. Ж.Сметс (B, "Вертемат"); 3. Г.-Я. ван Доорн (NL); 4. Б. Лайлз (USA, оба — "Хонда"); 5. Й.Боонен (B, "Кавасаки"); 6. Ж. Делепин (CH, "Хонда"). 2-й заезд: 1. Ж. Мартенс (B, "Хускварна"); 2. Ханссон; 3. Сметс; 4. Р. Веустенред (B, "Хонда"); 5. ван Доорн; 6. Делепин.

IV этап, Гран-при Великобритании, Хокстоун парк, 15 мая. 1-й заезд: 1. Мартенс; 2. Сметс; 3. К. Халсен (NL, "Хонда"); 4. Ханссон; 5. Лайлз; 6. Веустенред. 2-й заезд: 1. Мартенс; 2. Сметс; 3. Ханссон; 4.Халсен; 5. Веустенред; 6. Боонен.

V этап, Гран-при Италии, Тренто, 29 мая. 1-й заезд: 1. Сметс; 2. Мартенс; 3. Лайлз; 4. Д. Кинг (NZ, "Кавасаки"); 5. Д. Тиберс (B, "Хонда"); 6. Веустенред. 2-й заезд: 1. Ханссон; 2. Ф. Росси (I, "Хонда"); 3. Лайлз; 4. Кинг; 5. Дж. Уотли; 6. М. Ансти (оба — "Хонда").

VI этап, Гран-при Словакии, Сверепец, 5 июня. 1-й заезд: 1. Росси; 2. Ансти; 3. Ханссон; 4. Кинг; 5. Лайлз; 6. Мартенс. 2-й заезд: 1. Ансти; 2. М.Кучирек (CZ, "Кавасаки"); 3. Дж. Каваторта (RSM, "Хонда"); 4. Я. Катринак (SK, "Хускварна"); 5. М. Душон (SK); 6. Джж. Жобе (B, оба — "Хонда").

Личный зачет: 1. Ханссон — 148 очков; 2. Сметс — 138; 3. Мартенс — 134; 4-5. Лайлз, Веустенред — по 92.

МИКАЭЛЬ ЭРИКССОН

Пятилетним мальчишкой Микаэль впервые увидел ралли. Эрикссон-старший, участник шведского первенства, взял сына с собой. В пятнадцать он уже попробовал себя в качестве штурмана, а через три года сел за руль раллийного "Фольксвагена-Гольф GTI".

Взлет Микаэля Эрикссона был стремительным — в 1981 году он выиграл юниорский чемпионат Швеции и произвел большое впечатление на спортивного шефа "Ауди" Роланда Гумперта. Так, в 22 года швед оказался тест-пилотом сильнейшей в мире команды. Однако за "Ауди" в то время выступали Миккола, Бломквист, Мутон, Эклунд, Мехта, Рерль. Прорваться в основной состав было практически невозможно. Но самое печальное — с этого момента Микаэль, в какую бы команду ни пришел, каждый раз оказывался в такой же ситуации. В 86-м он приглянулся "Лянче". И на три года Эрикссон попал в тень Тойво-на, Алена, Биазона. В 90-м Уве Андерссон пригласил его в "Тойоту", где как раз расцветал талант Сайнса. И вновь вторые, третьи, четвертые места.

Лишь однажды Микаэлю удалось избавиться от этого наваждения. В 1989 году он одержал две победы — в Аргентине, когда ездил за фарм-клуб "Лянчи", "Джолли Клуб" и в "1000 озер", неожиданно пересев за руль "Мицубиси". Как раз эти успехи привлекли Андерссона. Лучшие достижения Микаэля за три сезона в "Тойота Тим Юроп" — второе и третье места в "Сафари".

Два года назад Эрикссон занял в таблице чемпионата мира 25 место. Разумеется, такой результат не мог удовлетворить шефа ТТЮ, и 32-летний гонщик получил от ворот поворот. С тех пор симпатичный усатый швед — безработный. "Очень удачно, — говорит теперь Микаэль журналистам. — У меня появилась куча времени для тенниса и горных лыж".

