

# АМС

ПЕРВЫЙ РУССКИЙ АВТОМОТОСПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ

## ЭЛЕКТРОННЫЙ СМУТЯН В РАЛЛИЙНОЙ КОМПАНИИ





Название этой южноамериканской страны происходит от латинского "аргентум". Но достаточно заглянуть в географический атлас, чтобы убедиться — серебро совсем не такая большая достопримечательность Аргентины, как ее выдающиеся футболисты и не менее замечательная мясохладобойная промышленность. Другими словами — благородного металла здесь нет и в помине. Виновниками путаницы стали испанские конкистадоры, с чего-то посчитавшие местных индейцев хранителями огромных сокровищ.

# Серебряные копи Аргентины

М. МЕДВЕДЕВ



С тех пор как безжалостные европейцы расправлялись с аборигенами, не желавшими раскрывать секреты серебряных залежей, прошло четыре с половиной столетия. Но вот уже в наши дни над аргентинской пампой стал витать дух тех времен. Каждый год на поиски мистических драгоценностей отправляются сюда новые герои — участники раллийного первенства мира.

На пыльные проселки аргентинского этапа чемпионата трио нынешних ведущих раллийных "конкистадоров" добиралось в разном настроении. "Форд", блестяще начавший сезон, после потери своего лидера — Франсуа Делекура, — заметно "скис". Ведь, как это ни прискорбно, двукратный чемпион мира Мики Биазон от этапа к этапу выступает все слабее и слабее, Бруно Тири еще предстоит по привыкнуть к новой для себя машине, к тому же аргентинский этап был первым грунтовым ралли для бельгийца за рулем заводского "Форда". Правда, отыскивая оптимальные варианты замены травмированного Делекура, на третий этап, проходивший без уча-

стия Франсуа, боссы "Форд-Моторспорт" в качестве третьего пилота заявили знаменитого Ари Ватанена. И хотя в мастерстве чемпиона мира 1981 года сомневаться не приходилось, с трудом верилось, что финн блеснет в Аргентине. Ведь здесь Ари появился впервые спустя девять лет после того, как угодил в страшную аварию, едва не лишившую его жизни. А кроме всего прочего, "эскорты" в последнее время не балуют своих пилотов надежностью.

Еще год назад можно было с уверенностью заявить, что при сложившихся обстоятельствах на грунте аргентинской провинции Кордова не будет равных агрессорам "Тойоты". Ныне такое заявление позволили бы себе немногие. После блестящей победы команды "Продрайв-Субару" в Греции стало ясно, что на следующем мировом ралли между ними произойдет грандиозная "битва" — ведь удача в аргентинских "серебряных копиях" для обеих "конюшен" была равна: сильна золоту — лидерству в чемпионате.

Так оно и вышло. Сама битва, однако, не состоялась, понятие это, как пра-

вило, подразумевает поединки сразу нескольких оппонентов. А главными действующими лицами "разборки" в Кордове на этот раз стали Карлос Сайнс и Дидье Ориоль, завязавшие между собой самую настоящую "раллийную драку" в стиле мародеров-завоевателей XVI века.

После "Акрополиса" инженеры английского "Продрайва" усовершенствовали полноприводную систему "Импрезы", да так, что испанец назвал ее "почти идеальной", к тому же сам он не раз признавался в любви к аргентинскому ралли. Сказался, видимо, и психологический подъем после греческого триумфа — в результате спустя 200 километров одиннадцати СУ первого дня на лидирующей позиции держалась синяя с золотыми рекламными пяттерками и рисками "Субару" Карлоса. Этому, правда, способствовали чрезвычайные и непредвиденные обстоятельства — ведь первый "доп" выиграл Колин Мак-Рей, но сразу вслед за тем, что, к сожалению, стало грустной традицией, шотландец попал в небольшую аварию и с повре-

жденной системой рулевого управления и проколотой шиной опустился на пятую позицию. Днем позже, на верстывая упущенное, Колин в скоростном правом повороте не удержал машину и разбил ее вдребезги. Водитель и штурман остались невредимы, но в очередной раз лишились зачетных очков.

Не повезло и Юхе Канкунену. Будучи победителем прошлогоднего ралли, он стартовал первым, как говорится, со всеми вытекающими отсюда последствиями. "Все вроде бы ничего, но машина изрядно скользит по свежему неукатанному грунту," — жаловался финн, только в четверг отставший от лидера почти на минуту.

Проблемы с тормозами преследовали Биазона и Ватанена. Так что единственным, кто мог посостязаться с Сайнсом, был Ориоль. В конце дня их разделяли всего 10 секунд, при всем том, что на втором спецучастке Дидье налетел на камни, а затем целых три

**Четвертое место в Аргентине стало лучшим финишем Бруно Тири на этапах первенства мира.**



"допа" проехал с поврежденной подвеской! К вечеру механики "Тойоты" совладали с техническими проблемами его "Селики", и в пятницу Сайнс и Ориоль выясняли отношения в равных условиях.

"Рубка", надо сказать, была страшная. За 10 часов лидерство переходило из рук в руки четыре раза. Но все же после последнего СУ дня, 22-го по счету, близ стадиона в Кордове первым стал Дидье с пятисекундным превосходством над "матадором".

Еще более жесткой была борьба в последний день соревнований. Поначалу вперед вновь вышла "Субару" испанца, но уже на следующем СУ во главе гоночного каравана красовалась белая "Тойота" француза, но и это продолжалось недолго...

А решилось все на 27-м, самом протяженном участке

дистанции, где "дон Карлос" продырявил покрышку "Импрезы". К тому же у нее весьма некстати вновь заглохло рулевое управление. Старания и усилия обоих раллистов были вознаграждены сторицей.

Ориоль, не в пример древним завоевателям, нашел-таки в аргентинских пампасах драгоценности: завоевав "золото" на этапе, француз получил еще и "серебро" — вторую позицию в чемпионате.

"Я очень-очень счастлив. Мы с Карлосом всю дистанцию шли "как отвязанные", мне необходима была эта победа, чтобы сохранить шансы на титул," — светился радостью лысоватый француз, чья "Тойота" пересекла финишный створ с разбитым лобовым стеклом.

Не исключено, правда, что успех Дидье принесла не

столько вторая в сезоне победа, сколько такая любопытная статистическая выкладка: только с 1980 года пять победителей Аргентинского ралли в тот же год становились чемпионами мира!

Был повод порадоваться и у Сайнса — "серебро", добытое в пампасах, вывело его в лидеры первенства мира. Более того, в 90-м и 92-м годах, "матадор", будучи лишь вторым в Аргентине, оба раза становился лучшим раллистом планеты. Кстати, у испанца перед Ориолем и Канккуненом есть еще и ощутимая фора — Карлос принял участие в пяти этапах чемпионата, тогда как гонщики "Тойоты" — в шести. И еще далеко неизвестно, кому казавшиеся раньше мистическими "серебряные копи" Аргентины принесли большие барыши. //

Нынешняя победа в Аргентине стала второй в карьере Ориоля. Трижды первенствовал в этом ралли лишь Биазон.

"Тойота" же вышла на второе место среди марок — три победы в Аргентине. Самый результативный автозавод в южноамериканском ралли — "Лянча", из 14 проведенных соревнований ее пилоты первенствовали в семи.

"Аргентина-94" стала юбилейным, 90-м стартом Ари Ватанена в чемпионате мира.

Пять лет мировой чемпионат не имел столь мизерного разрыва между первым и вторым призером на финише — всего-навсего шесть секунд.

"Тойота" и "Форд" свои "боевые" машины отправили в Аргентину самолетом, сервисные техники довольствовались корабельным трюмом. "Продрайв-Субару" в полном составе добиралась до Южной Америки морем.

Впервые старт, финиш и все спецучастки ралли проводились в провинции Кордова.

Немка Изольда Хольдерид еще более укрепила свое положение единственной претендентки на женский Кубок мира.

Президент Аргентины Карлос Менем в свое время был неплохим раллистом, выступавшим в региональных и национальных чемпионатах. Он даже дважды стартовал в этапах первенства мира. Ныне отнюдь не традицион, как известно, поддерживает Карлос Менем-младший, которому, однако, на сей раз в "родных стенах" не повезло — он сошел в первый же день со сломанной коробкой передач своего серийного "Эскорта".



Ориолю и Канккунену есть над чем призадуматься — признанные фавориты первенства упустили лидерство.



| 6 этап                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                      | Аргентинское ралли |                             |   |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|--------------------|-----------------------------|---|-------------|
| 30 июня — 2 июля, 1346,06/565,10км, 29 СУ                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                      |                    |                             |   |             |
| 1.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Д.Ориоль/Б.Оселли    | F                  | Toyota Celica Turbo 4WD     | A | 5:50.42     |
| 2.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | К.Сайнс/Л.Моя        | E                  | Subaru Impreza              | A | —00.06      |
| 3.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | А.Ватанен/Ф.Понс     | SF/D               | Ford Escort RS Cosworth     | A | —06.40      |
| 4.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Б.Тири/С.Прево       | B                  | Ford Escort RS Cosworth     | A | —11.07      |
| 5.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Х.Рекальде/М.Кристи  | RA                 | Mitsubishi Lancer Evolution | A | —36.22      |
| 6.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Х.Бешам/Х.Гарсия     | RA                 | Ford Escort RS Cosworth     | N | —43.17      |
| 7.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Р.Штоль/П.Дикман     | A/D                | Audi Coupe S2               | A | —56.56      |
| 8.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | И.Хольдерид/Т.Торнер | D/S                | Mitsubishi Lancer Evolution | N | —1:00.49    |
| 9.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Г.Райес/Х.Вольта     | RA                 | Renault 18 GTX              | A | —1:12.09    |
| 10.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Г.Рамонда/Х.Берра    | RA                 | Mitsubishi Galant           | A | —1:20.44    |
| Сошли:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                      |                    |                             |   |             |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | К.Мак-Рей/Д.Рингер   | GB                 | Subaru Impreza              | A | авария      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | М.Биазон/Т.Сивьеро   | I                  | Ford Escort RS Cosworth     | A | трансмиссия |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Ю.Канккунен/Н.Грист  | SF/GB              | Toyota Celica Turbo 4WD     | A | электрика   |
| Стартовало: 90 экипажей. Финишировало: 25.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                    |                             |   |             |
| Личный зачет: 1. Сайнс — 72 очка; 2. Ориоль — 67; 3. Канккунен — 57; 4. Биазон — 30; 5. Тири — 22; 6—8. Ф.Делекур (F, "Форд"), Й. Данкан (EAK), Ватанен — по 20; 9. Шварц — 19; 10. Шинозука — 15. Командный: 1. Toyota — 111 очков; 2. Subaru — 95; 3. Ford — 68; 4. Mitsubishi — 27; 5—6. Renault, Skoda — по 4. Кубок FIA группы N: 1. Х.Пурас — 36 очков; 2. Хольдерид — 24; 3. Х.Рекальде — 17. Женский кубок FIA: 1. Хольдерид — 38 очков. |                      |                    |                             |   |             |



## Франсуа Делекур

**Дата рождения:**  
30 августа 1962 года  
**Место рождения:**  
Кассель, Франция

### Дебют в ралли:

1981 год:  
"Ралли де Пикарди"  
("Аутобьянки-Абарт-112")

1986 год:  
"Раллийный кубок "Пежо"  
(3-е место)

1987 год:  
Чемпионат Франции по ралли  
(9-е место, "Пежо-205GTI")

1988 год:  
Чемпионат Франции по ралли  
(БМВ-М3)

1989 год:  
Чемпионат Франции по ралли  
(4-е место, "Пежо-309GTI")

1990 год:  
Чемпионат Франции по ралли  
(3-е место, "Пежо-309GTI")

1991 год:  
Чемпионат мира по ралли  
(7-е место, "Форд-Сиерра-Косворт-4x4")

1992 год:  
Чемпионат мира по ралли  
(6-е место, "Форд-Сиерра-Косворт-4x4")

1993 год:  
Чемпионат мира по ралли  
(2-е место, 3 победы, "Форд-Эскорт-R5-Косворт")

1994 год:  
Чемпионат мира по ралли (1 победа,  
"Форд-Эскорт-R5-Косворт")

# ПОСЛЕДНЯЯ НАДЕЖДА



"А теперь дети, давайте послушаем, кем у нас хочет стать Франсуа". Школьники угомонились в ожидании ответа. "Я, я хочу стать раллистом и участвовать в ралли" - неожиданно выпалил темноволосый карапуз.

Тогда маленького паренька из Касселя - пригорода Лиля по фамилии Делекур едва не подняли на смех: "Гонщиком хочет стать! Эх куда махнул!". Впрочем, язвительные насмешки ни в коей мере не отразились на



мечтах Франсуа. И по окончании среднего учебного заведения, когда молодой француз перепробовал несколько профессий, у него и в мыслях не было заняться, к примеру, торговлей или записаться в пожарную команду. Не привлекла его и спокойная - и денежная! - отцовская специальность - Делекур-старший был архитектором. Главной мечтой жизни Делекура была тогда романтическая и, как в то время казалось, недостижимая стезя профессионального раллийного гонщика.

Так уж сложилось, что сыны Франции - родоначальники автомобильных состязаний не часто баловали отчизну в наиболее популярных видах гонок. Так, скажем, единственным французским чемпионом формулы 1 остается Ален Прост. В ралли же картина

еще более мрачная. Конечно, красно-синие-белые цвета в свое время, доблестно защищали Жан-Клод Анджю, Жан-Пьер Николя, Бернар Дарниш и Мишель Мутон.

На их счету много побед, но, увы, ни одного титула чемпиона мира. Последнее обстоятельство не может не огорчать патристичных французов, с нетерпением ожидающих появления своей новой раллийной звезды, которой по плечу будет разрушить неприятную традицию. Относительно недавно все чаяния фанатов пятой республики были связаны с Дидье Орионом, к несчастью сыскавшим себе славу вечного неудачника. Поэтому сегодня, пожалуй, последней чемпионской надеждой Франции стал тот самый невысокий паренек из Лилля - Франсуа Делекур.

В отличие от кольцевых гонок, где пропуском в высший свет как правило является талант гонщика (либо деньги его спонсора), ситуация в раллийном доме несколько иная. Способных начинающих раллистов - целое море, и прорваться в элиту - в мировое первенство, многим подчас удается благодаря случаю.

Все это, практически в полной мере, справедливо для Делекура.

Самое начало его карьеры проходило ни шатко ни валко. Несмотря даже на то, что

мечтал об этом еще, зубря химию и математику, за руль настоящего раллийного автомобиля Франсуа впервые сел в возрасте 19 лет. Однако бедняк прошел как нельзя лучше - "кургузом" малыше "Аутобьянки-Абарт-А112", он сразу же стал лучшим в своем классе. А затем финансовые проблемы заставили Франсуа на целый год отказаться от дорогого удовольствия. Впрочем, вторая попытка за рулем порядком подержанного "Пежо-104ZS" закончилась неудачей - экипаж до финиша не добрался. Примерно в том же духе дело пошло и дальше: беспрестанные лихорадочные поиски денег, временами - победы местного значения, а по большей части - сходны по техническим причинам.

Первый же более-менее заметный успех пришел Делекуру в 1987-м. Став тогда девятым во французском раллийном первенстве на "Пежо", он удостоился звания "Надежды года", учрежденного журналом "Эшаман." Но в следующем сезоне Франсуа вновь оказался на финансовой мели.

Быть может еще через пару лет подобных мытарств, Делекур так бы и оставался довольно приличным водителем, известным только специалистам, пределом мечтаний которого оставал бы высокое место в отечественном чемпионате.

Возможно ... Если бы не штурман Делекура.

Не сказать, чтобы "ко-драйвер" Франсуа был чрезвычайно богат или пользовался особым расположением спонсоров. Нет раллийный экипаж был знаком с детства, оба они учились в одной школе. В этом не было ничего примечательного, - вспомним, двухкратного чемпиона мира Массимо Биазона с его напарником Тицианом Сивьеро тоже связывает школьная дружба, кабы штурман Делекура не был женщиной.

Да-да. С самого первого ралли бессменным партнером Франсуа была очаровательная Анн-Шантель Пувель. Не меньше своего приятеля помешанная на ралли, она в период безденежья экипажа даже зарабатывала

на старты в качестве манекенщицы. А в 1988-м именно обаяние Пувель

тащило из трясины "смешанный разряд" раллистов. Анн-Шантель очаровала патрона крупной текстильной компании, который стал спонсировать старты экипажа в чемпионате Франции на новейшем БМВ-М3. И только тогда Делекур и Пувель, осознав, что отступать некуда - другой такой шанс может никогда и не представится, блеснули по настоящему. Их "частный" БМВ дважды финишировал третьим на этапах французского чемпионата, причем оба раза "смешанный экипаж" уступал лишь гораздо более мощным БМВ Франсуа Шатрио и "Лянче" Бруно Сабби. Наконец, Делекура заметила дилерская команда "Пежо" тут же предложила двухгодичный контракт.

Казалось бы, наступили, наконец, времена, о которых оба столько мечтали, но.... Новые работодатели Делекура выдвинули категорическое условие. Женщина-штурман их не устраивала. Вот тут-то Франсуа повел себя не по-джентельменски. Совершенно забыв о том, что именно Анн-Шантель, шедшей на все ради экипажа, он был обязан своему признанию в раллийных кругах. Делекур предал свою школьную подругу.

Он не стал уверять боссов "Пежо Дилер Тим", что в лице Пувель они теряют сокровище. Франсуа не решился пожертвовать контрактом не только ради штурмана, но и любимой женщины. Он покорно согласился со всеми пунктами договора. И в то время как Анн-Шантель, могла проглотив обиду, подалась в летную школу, чтобы научиться летать на вертолете ("Говорили, что это снимает стрессы..."), Делекур блестяще выступал в национальном первенстве подчас не уступая все тем же Шатрио и Сабби, на "заводских" БМВ и "Лянче". Успехи, добытые во Франции, стали вескими доводами для боссов "Форд-Моторспорт", и они позвали Франсуа в чемпионат мира. Только тогда, желая, может быть, реабилитироваться перед Пувель, он похлопотал о своем старом штурмане.

И второго декабря 1991 года старт в ралли "Монте-Карло" принял заводской "Форд-Сиерра", на борту красовались два французских имени - Делекур, Пувель.

Очевидцы едва ли когда-то позабудут ту гонку. Да и невозможно забыть более чем



сорокасекундное преимущество дебютантов "Форда" над всеми раллийными авторитетами перед последним СУ ралли. Как нельзя выкинуть из памяти сломанную на злощастном 14-километровом "допе" заднюю подвеску "Сиерры", знаменитые слезы Пувель, упущенную в последнее мгновение победу.

Особо "горячие" журналисты тут же возвестили о появлении в первенстве нового лидера, который по их заверениям одержит первую победу уже в Португалии... Увы, от истины эти утверждения были чрезвычайно далеки. "Форд" был крайне ненадежен, о победах не могло идти и речи. Не поэтому ли после Акрополиса, где Делекур финишировал четвертым, Анн-Шанталь решила закончить свою раллийную карьеру.

После всех стоически выдержанных Пувель испытаний не трудно было поверить, что француженке до смерти надоели все автогонки. Хотя скорее можно предположить другое - двумя годами ранее разочаровавшись в Делакуре-человеке, теперь она разуверилась в нем как гонщике. Или Анн-Шанталь не смогла простить Франсуа другую измену? Ведь теперь его дамой сердца была еще одна одноклассница - Соланж. Как-бы то ни было, но на ралли в Испании в штурманском кресле рядом с Франсуа сидел Даниель Грталу.

А Анн-Шанталь Пувель, отказавшись от мировой славы, стала спортивным журналистом. Чтобы писать о подвигах своего бывшего возлюбленного?... Впрочем, писать пока особенно было не о чем.

После грандиозного старта невыразительное продолжение привело к тому, что к Делекуру стали привыкать: конечно, от него ждали быстрых секунд, но в то же время знали, что неуклюжая "Сиерра" не позволит французу реализовать свой потенциал.

Лишь тогда в прошлом году, когда "Форд" рассекретил свое новейшее оружие - "Эскорт-RS-Косворт" положение изменилось к лучшему. Франсуа одержал свою первую победу в Португалии, где успех ему прочили еще два года назад, потом на Корсике и вышел в лидеры чемпионата. Французские раллийные фанаты были в экстазе, "Форд" - тоже. А Делекур, скромно улыбаясь, отбивался от настырных журналистов: "Что вы, что вы. В этом сезоне мы вряд ли будем чемпионами. Нам с Даниелем предстоит многому научиться".

Как все мы прекрасно знаем, Франсуа оказался абсолютно прав, в чемпионате он был только вторым. Равно как и не ошибался француз по окончании ралли "Винью Порту"-94, панически предвещая провал своей команды в нынешнем первенстве. Причем, причиной этого провала оказался в конце-концов



не кто иной, как... сам Делекур. Помните? Нашумевшая автомобильная катастрофа, травмы ног и лица и в очередной раз подтвержденная аксиома о том, что победитель ралли "Монте-Карло" едва ли выиграет мировое первенство в тот же год.

Тем не менее, успех на родной земле в начале сезона уже возвел Франсуа в ранг национального героя. "В моей стране гораздо важнее победить в Монте-Карло, чем во всем чемпионате", - заявил экс-премьер-министр Франции Жак Ширак, поздравивший Делекура одним из первых.

Сам же Франсуа после апрельского инцидента, усиленно восстанавливался, и не исключено, что француз, опровергнув заявления многих оракулов, вернется в строй уже к ралли "1000 озер".

Французским фанам остается уповать на то, что их "чемпионская надежда" не потеряла былой боевой формы, на то же самое стоит рассчитывать и

"Форду". ведь пока миллионные затраты компании на мировой чемпионат не спешат оправдать себя, а Делекур, наверное, единственный человек, способный изменить ситуацию немедленно. Да и сам Франсуа на заключительные этапы нынешнего первенства возлагает большие надежды - это, вероятно, последний в сезоне шанс поддержать репутацию потенциального французского чемпиона мира.

**М.Медведев**



# СКРОМНЫЙ ЯПОНЕЦ С БОЛЬШИМИ АМБИЦИЯМИ

Когда в первый день ралли "Монте-Карло" нынешнего года на второе место, оставив далеко за флагом "тойоты" Канкунена и Ориоля, "форды" Биазона и Делекура и, уступая совсем немного "Мицубиси" Шварца, вышел шотландец Мак-Рей на "Субару", многие почитатели этого вида автоспорта не могли скрыть удивления. Ведь по сравнению с громкими именами трех

гигантских концернов марка "Субару" встречалась совсем не так часто среди победителей различных гонок.

Между тем автомобильное отделение крупного японского машиностроительного конгломерата "Фуджи Хэви" обратило свое внимание на раллийный чемпионат мира уже довольно давно — в

начале 80-х годов. Причем заставила японцев это сделать немецкая "Ауди", выпустив в конце 1979 года свою

знаменитую "Кваттро", полный привод и турбомотор которой наделали шуму сначала на европейском рынке легковых автомобилей, а потом и на раллийных трассах. Но именно

"Субару" еще в шестидесятые годы стала, по сути, пионером массового применения полноприводной трансмиссии на обычных легковых (не повышенной проходимости) машинах.

Естественно, у японцев сразу появился соблазн выставить модель "Леоне 4x4" на чемпионате мира. И уже в итоговом протоколе "Сафари-83" на пятом месте фигурировал японский эки-

**Б. ЛОГИНОВ**



паж Такоака — Сунахара на "Субару-4WD-1,8". Однако дальше дело пошло довольно туго. Да, у фирмы имелся большой опыт в производстве полноприводных машин, но в спорте она была зеленым новичком, и "Ауди", "Лянча", "Форд", "Пежо" не оставили японцам никаких надежд.

Еще дважды — в 1987 году, в том же "Сафари" и в Новой Зеландии — "Субару" удавалось войти в пятерку, причем на "Изумрудном острове" местные гонщики Бурн и Игглтон даже попали на нижнюю ступеньку пьедестала. Однако о победе по-прежнему приходилось только мечтать. Не помогла и новая "Субару-Легаси", от которой руководство фирмы ожидало многого в начале девяностых. И только с появлением год назад "Импрезы" ситуация изменилась наконец к лучшему. Связано это в первую очередь с небольшой английской фирмой "Продрайв". Отчаявшись добиться успеха собственными силами, японцы решили обратиться к европейцам. И менеджер теперь уже англо-японской "конюшни" Дейвид Ричардс, заручившись могущественной "табачной"

поддержкой производителя сигарет "555", взялся за работу.

Прежде всего инженеры "Продрайв" во главе с Дейвидом Лэпуортом обратили внимание на двигатель. По давней традиции "Субару" он был 4-цилиндровым горизонтально-оппозитным, так называемый "боксер". Официально "Импреза" располагает мощностью 300 л.с. при 6500 об/мин., на деле же — "лошадок" у нее значительно больше. Мотор двухлитровый, 16-клапанный, с четырьмя распределительными валами в головках цилиндров, наддув осуществляется турбокомпрессором очень небольшого размера. Лэпуорт считает, что на больших оборотах "Субару" не хватает мощности, но, с другой стороны, двигатель может похвастать большим крутящим моментом — 45 кгм при 4000 об/мин. Сравните, к примеру: у "Форда" — 40,8 кгм при 5000 об/мин. "Наш турбокомпрессор маловат, чтобы "выдавать" мощность на высоких режимах, — считает Лэпуорт. — Однако он малоинерционен, поэтому мы не испытываем проблем. Кроме того, в машине есть промежу-

точный охладитель наддувочного воздуха, так называемый интеркулер".

И все же основная изюминка "Субару-Импрезы" — в конструкции трансмиссии. Во-первых, это межосевой дифференциал с электронным управлением, а во-вторых, — полуавтоматическая коробка передач. И то и другое само по себе не новинка, даже в ралли, поскольку уже давно инженер Гольдштейн и английская фирма "Х-Трэк" задумала такую систему для раллийной "Тойоты-Селики". Тогда сразу же обнаружился ее внушительный потенциал: оптимальное распределение мощности при ускорении на выходе из поворота, на прямой, а также при резком торможении. Но если тормозной путь был слишком коротким, машина задирает задние колеса. И не сумев справиться с этой и некоторыми другими трудностями, инженеры "Тойоты" оставили затею.

А Лэпуорт и его команда продолжили разработки. "Главное, — считает он, — понять и определить необходимость новой системы в каждом отдельном случае, на каждой трассе". Вслед за "Феррари" формулы 1,

которая ввела эту новинку в 1989 году, на "Импрезе" установили полуавтоматическую коробку передач с управлением на руле. Любопытно, что в отличие от той же "Феррари" в салоне "Субару" наряду с кнопками установлена еще и традиционная ручка механического переключения передач, которая даже движется, словно управляемая невидимой рукой, когда в дело вступает автоматика.

Молодые гонщики с восторгом приняли новую систему пилотажа, однако их старшие коллеги были категорически против. В самом деле, очень трудно преодолеть годами приобретенный и ставший уже чуть ли не безусловным рефлекс — нажимать левой ногой на педаль сцепления и включать рукой передачи. На "Импрезе" все иначе. Пилот, не отпуская руль обеими руками, нащупывает кнопку кончиками пальцев. Включается первая передача. Педаль сцепления забыта начисто. Более того, правая нога нажимает педаль газа до пола. Вторая передача вступает в дело с еле заметным звуком. И первая и вторая включаются с поразительной быстротой. В



(555)

## SUBARU WORLD RALLY TEAM

этом и кроется преимущество автоматик: ни одна, даже самая "верная" рука не может соперничать с ней на такой скорости. Машина, как снаряд, стремительно набирает скорость, поскольку турбокомпрессор постоянно работает с полной нагрузкой. По мнению Лэпуорта, автоматику переключения можно еще и усовершенствовать. Пока же, к примеру, пятая передача не срабатывает, если режим работы двигателя не соответствует ей.

И все же, как показал опыт испытаний на этапах чемпионата мира, новая система очень быстро прививает гонщику чисто инстинктивные приемы пилотирования. Они опьяняют своей простотой, скоростью и комфортом благодаря экономии движений. Гонщику можно полностью сконцентрироваться на прохождении трассы — в какой момент тормозить, разогнаться, выбирать наилучшую траекторию в поворотах. Ему не нужно для переключения передач снимать правую руку с руля, он реже пользуется торможением. У пилота "Им-

презы" громадное преимущество — выбирать нужную передачу в самый последний момент, поэтому торможение и разгон происходят с поразительной быстротой.

Водителю теперь можно позволить даже немного пофантазировать, что не удастся при традиционном управлении. Войдя в поворот с большим радиусом, легким щелчком кончика пальца включаешь четвертую передачу, все внимание — только на дорогу, обе руки — на руле, вторая половина виража — и можно наращивать скорость. "Субару" едет, как по рельсам, легко приспособившись к крутизне поворота, прохождение которого уверенно контролируется педалью газа. Переключение передач быстрое и практически незаметное. При выходе на прямую скорость уже максимально возможная. С обычной трансмиссией у пилота неизбежно появилась бы боязнь потери контакта колес с дорогой и неуправляемого заноса.

Правда, есть у автоматики и свои нюансы. Так, "Продрайв/Субару" не принимала участия в одном из этапов — "Сафари", сославшись на финансовые трудности. Но, думается, причина в другом. Полуавтоматическая коробка передач требует в каждом конкретном случае применения разных подвесок — типа "земля" или "асфальт". Если они несовместимы с дорогой, то машина ведет себя агрессивно, интенсивно раскачиваясь в поперечном направлении. На трассе "Сафари", где дороги и бездорожье меняются с калейдоскопической быстротой, такой проект обречен на провал.

Трудно сказать, какие именно строчки займут "субары" Сайнса и Мак-Рея в итоговом протоколе чемпионата мира. Однако две победы — в "Акрополисе" и в Новой Зеландии, "серебро" на Корсике и в Аргентине, "бронза" в Мон-

те-Карло — говорят о том, что скромный "японец" стремительно выходит из тени "Тойоты", "Форда" и "Мицубиси".

### Техническая характеристика

#### Двигатель

|                                               |                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Тип                                           | 4-тактный, 4-цилиндровый, горизонтально-опозитный из легкого сплава                                                |
| Диаметр цилиндра/ход поршня (мм)              | 92/75                                                                                                              |
| Рабочий объем (см³)                           | 1994                                                                                                               |
| Максимальное число оборотов                   | 8500                                                                                                               |
| Максимальная мощность (л.с. при об/мин)       | 300/6500                                                                                                           |
| Максимальный крутящий момент (кгм при об/мин) | 45/4000                                                                                                            |
| Механизм газораспределения                    | 16-клапанный, 2ОНС                                                                                                 |
| Система питания                               | электронный впрыск топлива и турбокомпрессор с промежуточным охладителем наддувочного воздуха типа "воздух/воздух" |

#### Трансмиссия

|                                         |                                                                                      |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Привод                                  | на все колеса                                                                        |
| Распределение крутящего момента по осям | 50/50                                                                                |
| Межосевой дифференциал                  | с электронным управлением                                                            |
| Коробка передач                         | 6-ступенчатая, полуавтоматическая с механическим или кнопочным переключением на руле |

#### Кузов

|              |       |
|--------------|-------|
| Тип          | седан |
| Число дверей | 4     |
| Число мест   | 2     |

#### Шасси

|                                |                                                                                        |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Передняя подвеска              | независимая на поперечных качающихся рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости |
| Задняя подвеска                | независимая на двойных поперечных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости    |
| Рулевое управление             | реечное с усилителем                                                                   |
| Число оборотов рулевого колеса | 2,5                                                                                    |
| Тормоза                        | дисковые, вентилируемые                                                                |
| Диски колес, "асфальт"/"земля" | 9 x 17/9 x 15                                                                          |
| Шины, "асфальт"/"земля"        | "Пирелли", 225/650 x 17/205/650 x 15                                                   |

#### Общие данные

|                           |                |
|---------------------------|----------------|
| Масса (кг)                | 1200           |
| Длина/ширина/высота (мм)  | 4340/1690/1390 |
| База (мм)                 | 2520           |
| Колеса спереди/сзади (мм) | 1465/1455      |





## У "МЕРСЕДЕСОВ" КОНКУРЕНТОВ НЕТ. КРОМЕ ЗИЛ

Теперь уже совершенно ясно, что Александру Маркину не удастся повторить свой прошлогодний успех в чемпионате Европы по кольцевым гонкам на грузовиках, где он был четвертым в самом легком классе машин. До конца первенства осталось всего три Гран-при — Чехии, Бельгии и Испании, а наш пилот в шести предыдущих набрал всего 63 очка и занимает более чем скромное 13-е место.

Впрочем, не один Маркин сетует сейчас на незавидную судьбу: недовольны своими результатами многие именитые гонщики, на счету которых победы в прошлом на этапах и в первенствах. С образованием ныне суперкласса сюда перебрались все сильнейшие, в том числе шесть чемпионов Европы разных лет, что до предела обострило борьбу между участниками. Смешало карты некоторым явным фаворитам, к числу которых Маркина, как ни старайся, к сожалению, не отнесешь, также то обстоятельство, что технические требования здесь весьма вольные: ограничения существуют только по минимальной массе машины (от 5 тонн) и объему двигателя (до 12 литров).

Многие ведущие фирмы, располагающие отличными пилотами и решившие выставить свою технику именно в этом самом престижном классе, оказались неготовыми в чисто конструкторском плане. У МАН проблемы с ходовой частью:

сулившие большие перспективы пятирычажные подвески спереди и сзади преимуществ на первой половине соревнований не дали. Представитель этой фирмы немецкий барон и наш собрат по журналистской профессии Ханс-Георг фон Марвитц даже решил действовать в одиночку. Он не скрывает, что нынешнее первенство для него — подготовка к будущему сезону, а пока на каждом этапе немец испытывает очередные новинки, самостоятельно совершенствуя свой автомобиль. Финская СИСУ, которую мы представляем на этих страницах, не успела к началу сезона подготовить мощный и надежный 12-литровый мотор и только к пятому этапу — Гран-при Германии, похоже, нашла оптимальное решение. Технические неполадки замучили некогда грозных "вольво", "форд" и "ивеко". Отсюда нервозность гонщиков, силовые приемы борьбы на трассах, часто переходящие рамки правил.

И лишь всемогущий "Мерседес-Бенц" во всеоружии подошел к началу нынешнего сезона. Он выставил в суперклассе настоящее стадо седельных тягачей. А какие пилоты защищают честь этой фирмы! Англичанин Стив Парриш, швед Слим Боргудд, немец Фритц Кройтцпойнтер, француз Жерар Кине — все чемпионы Европы прошлых лет, причем трое целиком находятся на обеспечении "Мерседеса". Первую половину дистанции

"грузового кольца" это трио, выражаясь футбольным языком, разыграло в одни ворота, деля призовые места между собой. Но, видимо, конструкторы фирмы перестарались в форсировке двигателей. Уже на пятом, родном этапе — Гран-при Германии, появились признаки их усталости. Катастрофа разразилась двумя неделями позже на английской трассе в Донингтон-Парке. У Парриша заклинило мотор уже в первом заезде и для него, казалось, безоблачный путь к чемпионскому титулу обернулся здесь скромной добавкой в 10 очков, добытых в квалификационной гонке. Лишь оперативность механиков, сумевших заменить двигатели, спасли Боргудда и Кройтцпойнтера от участи Стива.

Продолжая техническую тему, вернемся в Александру Маркину. Да, его ЗИЛ с американским мотором "Катерпиллер" не добирает до положенного максимума примерно литр рабочего объема. Это, конечно, сказывается в основных местах возможного обгона — на выходе из поворотов, где мощности явно не хватает. Но с другой стороны, думается, ему и обслуживающему его персоналу мешает, главным образом, присущая всем русским черта характера — самим себе создавать трудности, а затем героически их преодолевать. Об одном эксперименте зиловцев мы уже рассказали в июльском номере АМС за нынешний год, когда без всякой

подготовки руль многотонного тягача на трассе Брэндс-Хэтч близ Лондона доверили трехкратному чемпиону мира по мотогонкам на льду Александру Балашову. Он благополучно разбил машину, и мы пропустили первый этап. Следующий выезд в Италию и Францию — и еще один эксперимент: в двигатель устанавливается новый распредвал. Уже на трассе Мизано выясняется, что он не соответствует электронной системе управления впрыска топлива, давно существующей на ЗИЛе. Мощности нет, и Маркин на втором и третьем Гран-при просто катался, зарабатывая минимум очков только в квалификационных заездах. Можно понять трудности зиловцев — в России нет ни одной кольцевой трассы, если не считать полуфабриката в Санкт-Петербурге. Но есть же под боком автополигон в Дмитрове с великолепной скоростной дорогой. Не дешевле ли выйдут эксперименты в Подмоскovie, чем в далеких Италии и Франции?

В этой безрадостной обстановке на выручку московской автомобильной марке пришел англичанин Ричард Уокер, выступающий также на ЗИЛе-Катерпиллер. До пятого этапа он только угрожал "мерседесам", а, начиная с Германии, по-настоящему показал свои зубы. Практически у него такой же автомобиль, как и у Маркина, лишь база короче на 15 см. К тому же его хозяин, Крис Ходж, на-

# ИЗ ЛЕСУ ВЫШЕЛ...

шедший 400 тысяч фунтов стерлингов для выступления Уокера на всех Гран-при чемпионата (для сравнения: зилоты не имеют и пятой части от этой суммы), не позволяет себе рискованных экспериментов. Триумфом для англичанина стала домашняя гонка в Донингтон-Парке. Каждый раз, стартовав с четвертой позиции, он неизменно находил лазейки для обгона, причем не брезговал силовыми приемами, когда соперники умышленно закрывали ему путь. После его атаки, к примеру, Харри Луостаринен на "Сису" долго не мог выбраться из зоны безопасности. Заняв на шестом этапе в Англии третье и второе места, Уокер вывел ЗИЛ на второе место в заводском зачете вслед за "Мерседес-Бенцем", а сам довольно прочно утвердился четвертым в турнирной таблице, проигрывая всего десять очков Кройтцпойнтеру. Но тройка "мерседесов" не сдалась: у них новые моторы. Защитнику ЗИЛа предстоит нелегкая борьба на оставшихся трех этапах чемпионата.

(Результаты со 2-го по 6-й Гран-при приведены в разделе "Статистика" этого номера АМС).

**Б. ЛОГИНОВ**

Магистральные грузовики финского концерна "Сису", который, кстати, начинался с лесопромышленной фирмы, с недавнего времени приобретают все большую известность в Европе. Не в последнюю очередь и благодаря успехам в кольцевых гонках на грузовиках. Конструкторы и коммерческие службы "Сису" сразу же увидели в соревнованиях возможность быстрого совершенствования своей продукции. В самом деле, что нужно для гоночного грузовика? Прежде всего — мощный и надежный мотор, эффективные тормоза и комфортабельная кабина для водителя. Но того же ждет потребитель от серийного автомобиля.

Очень скоро спортивная работа в концерне, начавшаяся как хобби, переросла в серьезное производство. Ответственным за подготовку гоночных тягачей стал Тимо Корхонен, опытный конструктор и руководитель отдела развития машин. И то, что к "Сису" быстро пришли победы, прежде всего заслуга его и блестящих механиков Харри Ниемея, Еза Пухакки, Селло Ниимикоски, Ристо Куусисто и Петри Яирвинена.

В нынешнем сезоне "Сису" выставила на чемпионат Европы пять машин в суперклассе и одну в серийном. Гоночные грузовики этой фирмы приобрели новый дизайн, они оснащены 12-литровыми двигателями "Камминс-NTAA" с турбонаддувом и промежуточным охлаждением. Шесть цилиндров с 24 клапанами и прямым впрыском развивают мощность в 1300 л.с. при 2700 об/мин. Трансмиссия — автоматическая, 5-ступенчатая с электронным управлением ZF. Скорость разгона с места до 100 км/ч — 5 секунд. Тормоза гидравлические дисковые на всех колесах с водяным охлаждением и дополнительным пневматическим дублированием.

Основные пилоты "Сису" — Харри Луостаринен и Минна Куоппала. Первый начинал с картинга, потом успешно выступал в ралли, он — чемпион Европы 1993 года в среднем классе. У 26-летней рыжеволосой красавицы Минны круг спортивных интересов весьма обширен — картинг, мотокросс, лыжные соревнования, но в последнее время она целиком переквалифицировалась на "грузовое кольцо" и в прошлом сезоне была четвертой в классе тягачей-средневесов. Кроме них, цвета "Сису" в суперклассе защищают немцы Герд Корбер и Хайнц-Вернер Ленц, а также Карел Паточка из Чехословакии. Луостаринен после шести этапов чемпионата Европы вышел на десятое место, и у него хорошие перспективы улучшить свое турнирное положение. Что касается серийного класса, то здесь лидирует "Сису" с пилотом-чехом Мартином Колоцом.



# ОТКРЫТЫЙ ЧЕМПИОНАТ СОЮЗА... В ГЕРМАНИИ

Б.ЛОГИНОВ



**Сборная команда России по мотоболу вернула себе звание чемпионов Европы на IX турнире, проходившем в Германии. Победу принесли вратари Александр Сосницкий (Видное, "Металлург"), Валерий Ионов (Ковров, "Ковровец"), полевые игроки Владимир Артюшкевич, Андрей Павлов, Яков Дубровин, Владимир Сосницкий (все — "Металлург"), Виктор Ширяев ("Ковровец"), Николай Ванюков (Тихорецк, "Локомотив"), а также двое легионеров, выступающих по контрактам во Франции, — Александр Царев и Сергей Часовских.**

**И**гры чемпионата Европы проходили недалеко от Карлсруэ — в Мерше, Дурмесхайме и Куппенхайме. По немецким меркам — это города, в нашем понимании — деревни городского типа, некое скопление ухоженных бюргерских домов с одной главной улицей и множеством газонов с цветами. Места, очень хорошо знакомые нашим мотоболისტам. Еще в 1966 году сюда впервые приехала только что сформированная сборная команда Советского Союза на пробу сил в международных соревнованиях. Лицом в грязь не ударила — не проиграла ни одного матча. А главное, понравились местные поля — что называется, родные, с земляным покрытием в отличие от непривычных французских, голландских и бельгийских. Там спортсмены предпочитают играть на травяных площадках.

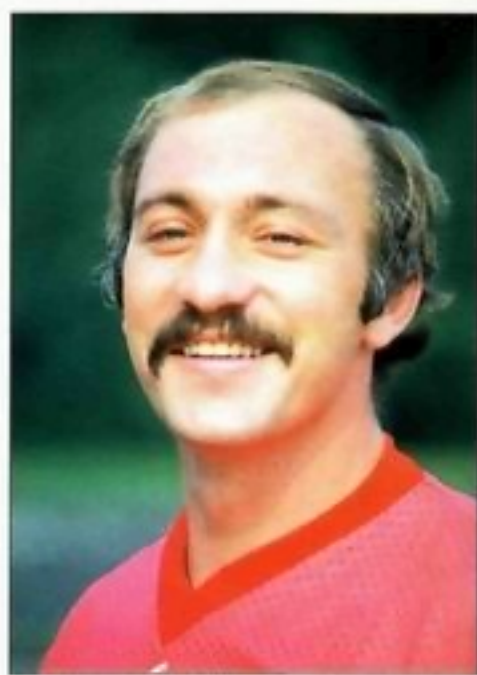
Учитывая уроки прошлого

сезона, когда российская сборная была сформирована в основном из "стариков", выступающих в чемпионатах Европы не менее пятнадцати лет, в ее составе появились новички. Впрочем, это определение до конца верно только по отношению к Николаю Ванюкову. Что-то даже не припомню, когда ранее представитель Краснодарского края, где, кстати, мотобол развит больше, чем в других регионах России, включался в главную команду страны. Двое же других — Александр и Владимир Сосницкие — хоть и привлекались раньше в сборную, но входили в игру, когда она была уже сделана, либо на матчи с заведомо слабыми соперниками. Теперь же на Александра, основного голкипера "Металлурга", легла главная нагрузка в сборной. Он заменил в воротах ветерана из Коврова Валерия Ионов, которого замучили много-

численные травмы. И Владимир, удивительно юркий на поле форвард, с отличной техникой езды и обладающий хлестким мощным ударом, прочно закрепился в стартовом составе.

Еще одно новшество нынешней сборной: она была сформирована в основном на базе одного клуба — видновского "Металлурга", который в прошлом году стал чемпионом России и в нынешнем, 30-м по счету первенстве, судя по всему, повторит свой успех.

Первый матч по жребию достался нам с французской командой, обидчицей россиян в финале турнира 1993 года. По предварительному раскладу сил это, естественно, был ключевой матч за выход в финал. Однако упорной борьбы не получилось. Наши действовали слаженно, широко, по всему полю и заслуженно победили — 4:2. Беда французских мотоболისტів в



Сергей Часовских улыбается. Еще бы — 15 лет в сборной и почти каждый сезон ее лучший бомбардир.

том, что, как и раньше, их игра в основном строилась на индивидуальных действиях Филиппа Лемуара, форварда мощного,

но, увы, не любящего жесткой опеки, какой окружили его россияне.

Матчи с соперниками из Белоруссии, Литвы и Украины, как и предполагалось, были проходными. Превосходство наших спортсменов с первых же минут не вызвало сомнений.

Да, теперь вместо одной сборной СССР, традиционно участвовавшей в Европервенстве, здесь сейчас представлены уже четыре команды из бывших союзных республик. Факт отчаянный, но он наверняка печалит мотоболлистов Англии, Бельгии, Голландии, Испании, в разные годы тоже приезжавших на официальные соревнования ФИМ. Ясно, что для них нужен свой турнир по группе Б с переходом лучшего коллектива на следующий сезон в лигу сильнейших. К сожалению, такую идею господину Боомену, курирующему мотобол в международной федерации, удастся осуществлять лишь время от времени.

Впрочем, вернемся к выступлению сборной России в отборочном турнире. Самой напряженной оказалась встреча с хозяевами чемпионата, хотя она уже не могла повлиять на состав финалистов: даже в случае проигрыша немецкая сборная по лучшей разнице забитых и пропущенных мячей выходила на решающий матч с нашими мотоболлистами. Встреча завершилась вничью — 2:2, в чем немалая заслуга 18-летнего В.Сосницкого, который двумя великолепными ударами со штрафных поразил ворота соперников.

А вот финал изрядно потрепал нам нервы. Сначала Часовских открыл счет. Немцы усилили натиск и вскоре не только отыгрались, но и вышли вперед. Перелом во встрече наступил в третьем периоде. В.Сосницкий буквально вколотил мяч в сетку хозяев поля, а победную точку поставил "палочка-выручалочка" нашей сборной последних пятнадцати лет за-

служенный мастер спорта Сергей Часовских.

Итак — наши поздравления российской сборной с очередным успехом в чемпионате Европы. Тем более, что в последнее время победы даются нам все труднее и труднее. И это несмотря на то, что мотобол — единственная спортивная дисциплина в международном календаре ФИМ, где за рубежом выступают чистой воды любители. Наши же, если и не профессионалы в широком смысле этого слова, тем не менее зарабатывают себе на скромную жизнь только спортивным умением. Отчего же все чаще россияне стали уступать в решающих матчах соперникам, почему сегодня наше превосходство не выглядит столь убедительно, как прежде? Невероятно, но факт: за тридцать с лишним лет своего существования наш мотобол обогатился всего одной тактической новинкой. В начале 70-х годов тренер элистинского "Автомобилиста" Виктор Кондратенко позаимствовал у хоккея игру звеньями. В его клубе появились пары спортсменов, с полуслова понимающих друг друга и с одинаковым успехом действующих как в обороне, так и в атаке. Исчезло деление на защитников и нападающих, игра приобрела новые краски — быстроту, мобильность. Эту новинку другие наши клубы осваивали довольно долго, что позволило "Автомобилисту" оставаться семь лет сильнейшим в стране, а сборной СССР — неизменно побеждать в кубках Европы.

Теперь изобретенная в Калмыкии тактическая схема давно

на вооружении всех мотоболлистов как у нас, так и за рубежом. Причем в Германии и Франции она выглядит более грозной, поскольку исполняется на совершенных и по последней моде сделанных японских мотоциклах, тогда как наши по-прежнему вынуждены использовать допотопные "ковровцы". Вот и выходит, что весь мотобольный свет сошелся клином на одном В. Кондратенко, но его уже несколько лет нет в живых. А где же остальные российские наставники? Хотя бы трое из них, кто носит звание "Заслуженный тренер СССР"? Да, они подготовили для сборной игроков, но, увы, вклад их в обогащение тактической мудрости мотобола равен нулю. Как и де-

сятиялетия назад, они с упорством, достойным лучшего применения, предлагают своим подопечным носиться по полю толпой, стараясь прикрыть своего товарища, владеющего мячом, от атак соперников слева и справа. А ведь отправная точка успеха во всех игровых дисциплинах одна — заставить мяч перемещаться по арене быстрее спортсменов. Эта аксиома особенно важна для наших мотобольных клубов: по скоростным качествам "ковровцы" значительно уступают зарубежным мотоциклам. /

Таблица чемпионата Европы по мотоболу

| № | Страна     | Счет матчей |     |     |     |     |     | Забитые и пропущенные мячи | Кол-во очков | Место |
|---|------------|-------------|-----|-----|-----|-----|-----|----------------------------|--------------|-------|
| 1 | Россия     | ●           | 2:2 | 4:2 | 4:2 | 5:2 | 4:0 | 19—8                       | 9            | 1     |
| 2 | Германия   | 2:2         | ●   | 2:2 | 0:2 | 3:1 | 9:2 | 16—9                       | 6            | 2     |
| 3 | Литва      | 2:4         | 2:2 | ●   | 2:4 | 4:3 | 4:1 | 14—14                      | 5            | 3     |
| 4 | Франция    | 2:4         | 2:0 | 4:2 | ●   | 1:2 | 1:1 | 10—9                       | 5            | 4     |
| 5 | Белоруссия | 2:5         | 1:3 | 3:4 | 2:1 | ●   | 2:0 | 10—13                      | 4            | 5     |
| 6 | Украина    | 0:4         | 2:9 | 1:4 | 1:1 | 0:2 | ●   | 4—20                       | 1            | 6     |

Финал: Россия—Германия — 3:2; матч за 3-е место: Германия—Литва (основное и дополнительное время) — 2:2, по пенальти — 2:3.





## КАК ХОРОШО БЫТЬ МОНОПОЛИСТОМ!

Несмотря ни на какие заверения экономистов о том, что монополия — есть великая экономическая напасть, она тем не менее несет в себе неоспоримые преимущества, по крайней мере, для самого монополиста.

Вот вам свежайший пример. Американский концерн "Гудьер" уже третий год является единственным поставщиком гоночных покрышек для всех без исключения команд формулы 1. И что же? Довольны, как ни странно, обе стороны.

У менеджеров "конюшен" стало одной головной болью меньше — от конкурентов никаких хитрых "резиновых" фокусов ждать не приходится. Для самого же "Гудьера" нынешнее положение вообще, можно сказать, идеально. Какие бы коллизии и драмы ни происходили на трассе, кто бы ни приходил к финишу первым — ясно, что очередная шинная победа достанется американцам.

И пока конкуренты только грозят вернуться на трассы Гран-при, счету побед "Гудьера" в формуле 1 пошла четвертая сотня (у ближайшего из преследователей — "Данлопа" — их всего-навсего 83). Спустя почти тридцать лет со дня, когда в Мексике Ричи Гинтер принес американским покрышкам первый успех в Гран-при, англичанин Деймон Хилл на Большом призе Испании завоевал "Гудьеру" трехсотый кубок, который Берни Экклстоун и вручил президенту и главному менеджеру "Гудьер-Юроп" Биллу Шарпу (на фото).

Предыдущими юбилеями американской компании были Ники Лауда, принесший "Гудьеру" сотую победу на Гран-при Германии-77, и Герхард Бергер, чей австралийский триумф 1987 года стал 200-м.

Компания "Рено" прове-

ла презентацию своего нового раллийного автомобиля, отвечающего новым правилам ФИА для 1995 года. "Клио-Макси" имеет более широкие крылья, более мощен, чем "Рено-Клио-Вильямс Ф2".

"Рено" надеется, что ее задиристый малыш составит достойную партию полноприводным турбо-монстрам "Тойоты", "Субару" и "Форда".

ПЭРРИШ — ЗДЕСЬ,  
ПЭРРИШ — ТАМ

Бывший мотогонщик и чемпион Европы по гонкам на грузовых автомобилях англичанин Стив Пэрриш, подобно оперному Фигаро, не сидит на месте, почивая на лаврах, а ищет новых побед в новых чемпионатах. В нынешнем, равно

## ПЕРВАЯ ФОРМУЛА РОССИИ

Проектов прорыва в формулу 1 в России было хоть отбавляй. Какие только пути ни перепробовали наши с вами соотечественники в благородном желании увидеть российский флаг на розыгрышах Больших призов: в авиационно-космическом комплексе рождались планы строительства гоночных моторов и шасси, были попытки создания интернациональных команд и даже проведения этапа Гран-при у стен московского Кремля. Увы... В стране за последние годы не только не было создано автомобиля Ф1, но и погублены все другие гоночные классы машин с открытыми колесами. И лишь теперь, похоже, начинается их медленное возрождение.

Фирма АСПАС, Российская автомобильная федерация и А/О "Шелл нефть" недавно представили проект гоночного автомобиля "Первая формула".

Не стоит обольщаться, "Первая Формула" — далеко не синоним формулы 1, отныне нам придется строго различать эти понятия, как это делают, к примеру, англичане, — а всего лишь самая первая, начальная ступень на пути к "королевским" гонкам, предназначенная для участия в ней перспективных молодых картингистов. Ее аналогом можно считать соревнования "формулы" "Ви", "Ферст", "Кениг".

Впрочем, для почти полностью лишенной собственных автогонок России и такой класс весьма неплох. Еще боль-

ше радует основательный подход организаторов к своему проекту. Профессионализм, другими словами, очевиден. Так, из-за отсутствия в России необходимых гоночных трасс автомобили "Первой формулы" могут соревноваться на обыкновенных картодромах. Потом, учтя экономические проблемы в стране и тот факт, что автогонки — весьма дорогой вид спорта, организаторы постарались максимально удешевить стоимость российской "формулы". Национальный гоночный автомобиль разработан и построен на базе серийных агрегатов самой дешевой российской машины "Оки". От него "формула" позаимствовала двигатель, коробку передач, колесные диски, тормоза, шины.

Говорят, уже в этом сезоне могут

состояться первые состязания таких автомобилей, а в 1995 году не исключено даже проведение чемпионата России "Первой формулы".

Здесь, правда, есть некоторые опасения. Как уже было отмечено, гонки национальной формулы будут проводиться в рамках картинговых соревнований. Но вот вопрос — захотят ли зрители, без которых автоспорт бессмыслен, после заездов быстрых и стремительных картов, лицезреть гонку более медленных "формул", ведь от серийного мотора "Оки" трудно было ожидать какой бы то ни было резвости и прыти. И вообще, быть может, для картингистов участие в национальном чемпионате "Первой формулы" станет не скачком вперед, а шагом назад?



как и в прошлом сезоне Стив ездит в британском чемпионате с длинным названием "Векта-Катерхэм-Воксхолл-Челлендж". Вся прелесть этого первенства в том, что участвуют в нем гонщики на автомобилях "Катерхэм" — цивилизованном варианте знаменитого маленького "паучка" "Лотос-Супер 7". Пэрриш участвует лишь в семи из двенадцати этапов чемпионата, приоритетным для него остается все же "грузовое кольцо", но те, кто видел англичанина в действии, уверяют, что с малюткой "Катерхэмом" Стив справляется так же уверенно, как и с 1000-сильной машиной "Мерседеса".

## АВСТРИЙСКИЙ КОШМАР. НОВАЯ ГЛАВА...

Спустя лишь несколько месяцев со дня трагической гибели австрийского пилота формулы 1 Роланда Ратценбергера и ужасной аварии его соотечественника Карла Вендлингера по австрийскому автомобильному спорту нанесен еще один сокрушительный удар.

16 июля на автодроме "Зальцбургринг" во время квалификации "кузовной" гонки "ADAC Бавариан Прайз" "Опель-Астра" немца Вольфганга Кудрасса на скорости 180 км/ч ударился в оградительное заграждение, перескочил через него и врезался в служебный трек. Двое погибли на месте, третий — скончался от ран чуть позже. Сам гонщик получил незначительные повреждения. Воскресная гонка в Австрии была тут же отменена. Ведется расследование обстоятельств катастрофы.

В июле трагически погиб известный московский картингист и пилот Ф1600 Тимур Канделаки.

Попробовал свои силы в европейском "грузовом кольце" экс-пилот Ф1 Йохен Масс.

Знаменитый финский раллист Маркку Ален вряд ли может обижаться на фортуна. В его послужном списке — многочисленные победы на этапах первенства мира, титул чемпиона ФИА 1978 года, а главное — огромная армия фанатов и почитателей по всему миру. Но как это ни прискорбно, все главные раллийные успехи Маркку уже в прошлом. Несмотря даже на то, что в табели о рангах чемпионата мира-93 финн опережал и Биазона с Мак-Реєм и Кеннета Эрикссона с Агини. Ведь 43 года — это уже не тот возраст, когда можно рассчитывать на место в ведущих раллийных командах.

Здесь хочешь-не хочешь, а задумываешься о заслуженном отдыхе. Однако Маркку не сдается и не желает прощаться с автогонками.

Совсем недавно финский гонщик побывал на этапе немецкого "кузовного" чемпионата (DTM) в Дипхольце. В беседе с обступившими его журналистами Ален заметил, что не прочь был бы сесть за руль "Альфа-Ромео-155V6Ti".

Думается, что если процесс акклиматизации на "кольце" не займет у Алена много времени, то список его побед может изрядно пополниться. А что? Выступал же экс-чемпион мира по ралли Стиг Бломквист на грузовиках.



НА ПЕНСИЮ В ДТМ

На "Мэнкс-Нейшил ралли" в Англии состоялось "боевое крещение" автомобиля "Пежо-306S16".

Победитель "Инди-500" Дэнни Салливан за рулем заводской "Альфа-Ромео-155V6Ti" выступил в чемпионате DTM.

Долгое время считалось, что автомобильные гонки, помимо всего прочего, являются и замечательным полигоном для испытания различных технических новинок с дальнейшим их внедрением в серийные машины. На легковых автомобилях появились, скажем, 16-клапанная головка блока цилиндров и дисковые тормоза. Но времена меняются, и сегодня, напротив, доступные любому западному автомобилисту технологии переключаются в автоспорт.

Так, надувные подушки безопасности стали использоваться в чемпионате Германии по гонкам легковых автомобилей (DTM). Ими оснащаются "кузовные" прототипы "Мерседеса". А теперь фирма, мгновенно отреагировав на кровавый уик-энд в Имоле, желает внедрить эту технологию и в гонки формулы 1. Любопытно, поделятся ли немцы "подушками" с другими командами Ф1 либо последним придется изобретать собственные конструкции. Однако как бы то ни было, но в нынешнем сезоне "эйр-бэг" не появится в рулевой ступице даже болида "Заубер-Мерседес". "Пока наши техники только в начале разработки", — заявил спортивный директор компании Норберт Хауг.

"МЕРСЕДЕС-БЕНЦ" ГОЛОСУЕТ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ

## ВСТРЕТИЛИСЬ ДВА ОДИНОЧЕСТВА



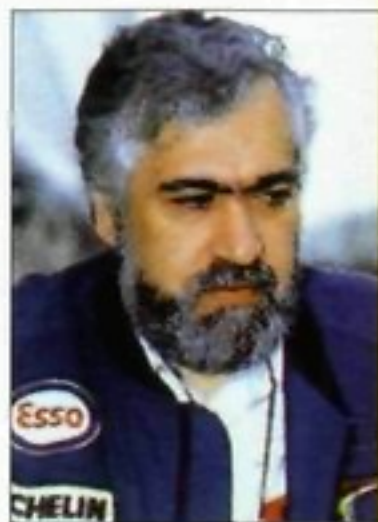
После того как команда "Пежо-Тальбо-Спорт" окончательно покинула гонки на выносливость, аргентинский инженер и конструктор Энрике Скалаброни остался без работы.

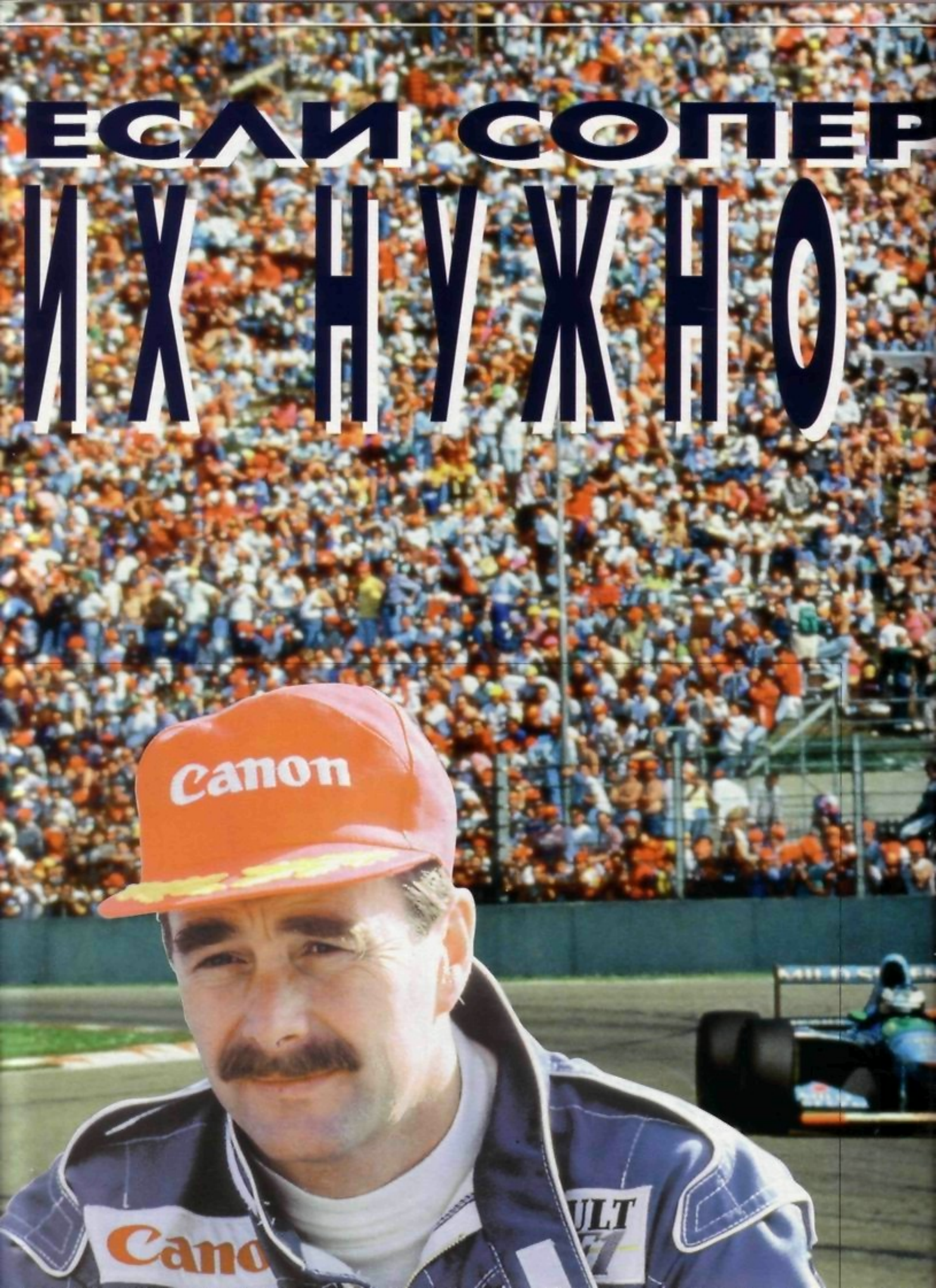
Незадолго до этого не у дел оказался англичанин Питер Уиндсор, в

далеком прошлом удачливый журналист, в недавнем — менеджер "Вильямса".

Оба не особо прижились ко двору ведущих гоночных "конюшен" мира, а Скалаброни, кроме "Пежо", работал и в "Лотосе", "Вильямсе" и "Феррари". Теперь два одиночества встретились и организовали десятую по счету английскую команду Ф1.

Конечно, как и у любого новичка, шансов заявить о себе во весь голос у базирующейся в Эссексе "конюшни", которая не имеет пока даже собственного названия, совсем немного. Но все же существуют любопытные особенности, теоретически способные вызвать дрожь в коленях нынешних заправов Ф1. Опуская все способности и таланты Скалаброни и Уиндсора, надо отметить, что новорожденная команда на короткой ноге с компанией "Хоутал Уитнинг", которая в свою очередь имеет тесные связи со спортивным отделением "Форда". И не исключено, что зеленый новичок из Эссекса к 1995 году может обзавестись чемпионскими моторами. А потом старым добрым другом Уиндсора является... Найджел Мэнселл. Вот и делайте выводы.





ЕСЛИ СОПЕР  
ИХНУЖНО

# НИКОВ НЕГ, ПРИДУМАТЬ

“Знали бы вы, как надоели мне с этой формулой 1! — в сердцах крикнул Найджел Мэнселл осаждавшим его журналистам. — Я сейчас готовлюсь к величайшей гонке мира и даже думать не хочу о каких бы то ни было Гран-при”.

Это было 22 мая, за неделю до старта “Инди-500”. А через месяц с небольшим, уже по эту сторону Атлантического океана англичанин, блаженно улыбаясь, уверял: “Я просто счастлив вернуться в формулу, и, поверьте, деньги здесь не играют никакой роли!”

Словно два разных человека, не правда ли? Что же заставило экс-чемпиона мира столь круто изменить курс? Чтобы ответить на этот вопрос, нам придется вернуться в Испанию, на автодром “Каталунья-Монтмелло”.

А.МЕЛЬНИК



**П**ятый этап чемпионата мира стал первым в нынешнем сезоне, в котором Михаэль Шумахер не сумел одержать победу. Однако, как ни странно, именно эти состязания со всей очевидностью подтвердили безоговорочное преимущество немецкого гонщика и его "Бенеттона". Как бы ни храбрился на пресс-конференции победитель, Деймон Хилл, заявляя, что ему "удалось остановить Шумахера", подавляющему большинству и зрителей, и, тем более пилотов, журналистов, прочей околоспортивной публики причина была ясна. Два круга "Бенеттон" под номером 5 ехал на одной пятой передаче, затем низшие, к счастью, включились, но шестая упрямылась почти всю гонку. Так что, если бы не неисправность трансмиссии, 25-летний немец легко выиграл бы пять этапов из пяти. В любом виде спорта такая ситуация называется просто — нет соперников.

Разумеется, болельщики Шумахера были счастливы — за какие-то два месяца он стал лучшим в истории немецким гонщиком формулы 1. Поклонники "Бенеттона" тоже радовались — английская команда с итальянским именем наконец-то вышла из тени "великих" — "Мак-Ларена", "Феррари", "Вильямса". Однако тех, кого прельщает в автогонках прежде всего острое соперничество нескольких равных пилотов, безоговорочное преимущество одного не могло обрадовать.

А главное — на горизонте не видно было никого, кто смог бы справиться с недавним

новичком. В формуле 1 не осталось ни одного чемпиона мира — Прост оставил гонки, Сенна погиб, Манселл перебрался за океан. Осиротевший "Вильямс" с недавним тест-пилотом Хиллом и поставивший на "темную лошадку" "Пежо" "Мак-Ларен", как выяснилось в майских гонках, не могут составить конкуренции лидеру.

Оставался, правда, еще один шанс — "Феррари". Ведь должна же наконец принести плоды невиданная концентрация сил в Маранелло! Ники Лауда, Джон Барнарда, Жан Тодт, Озаму Гото, Густав Брюннер, Герхард Бергер и Жан Алези чего-то да стоят вместе! Пора бы им уже доказать это.

Вот почему уже в пятницу, 10 июня, столько людей, и не только поклонников итальянской "конюшни", с надеждой прислушивались к радиоприемникам — начались тренировки Гран-при Канады.

Первое сообщение было курьезным — или грустным, это уж каждый понимает в меру собственной любви к природе. "Эрроуз" Кристиана Фиттипальди сбил бобра, неуклюже топавшего через трассу по своим бобриным делам (напомним, автодром имени Жиля Вильнева, где проходит этап чемпионата мира, находится на острове Нотр-Дам, посреди реки Святого Лаврентия). А через несколько минут стало известно, что в утренней тренировке оба "Феррари" обошли Шумахера.

Результаты же официальной квалификации в пятницу вызвали в Италии, да и в Канаде — ведь Монреаль является столицей

## Герхард Бергер и Жан Алези

франкоязычного Квебека — целую бурю восторга. Француз Алези, показав лучшее время, может впервые в своей жизни занять первое место на старте. Тиффози на другом берегу Атлантики неистовствовали — в последний раз "Феррари" стоял на "поул-позишн" почти четыре года назад, 23 сентября 1990 года.

На следующий день Жану исполнялось 30 лет. Вся команда уже приготовилась поздравить его с тройным праздником — днем рождения, первым в жизни и 111-м в истории "Феррари" "поулом". Сам Алези был спокоен и решителен: "Мы — на верной дороге. К тому же Монреаль — трасса достаточно простая, без быстрых поворотов, которые могли бы нарушить настройку машины. Здесь нужно лишь что есть мочи тормозить да порезвее разогнаться. А наша машина справляется с этим прекрасно".

Но, как стало ясно через сутки, для "Бенеттона" канадский автодром проблем тоже не представляет. Не прошло и половины из положенного на квалификационные заезды часа, а Шумахер уже опередил Алези.

"Какой же ты после этого друг? У меня ведь день рождения..." — за улыбкой стараясь скрыть досаду, говорил Жан немецкому гонщику в боксах. 30-градусная жара заставила француза ошибиться с шинами, поэтому в числе всего пятерых пилотов он не су-



мел улучшить в субботу свое время. Отвечая же утешавшим его французским и итальянским журналистам — ведь уступил он лидеру всего-то навсего 0,099 секунды, — Алези как-то обреченно заметил: "Так-то оно так, но только помните — гонка длится не один круг..."

Именно этой обреченностью прямо-таки веяло от красных красавцев из Маранелло на следующий день. Ни разу на протяжении всей гонки ни Алези, ни Бергер даже отдаленно не претендовали на лидерство. Больше того, после остановки в боксах для смены шин и дозаправки стала "барахлить" коробка передач в машине француза. Хилл, воспользовавшись этим, лишил его второго места. А под занавес гонки только неисправности "Мак-Ларена" Мики Хаккинена, "Джордана" Рубенса Баррикелло и даже "Эрроуза" (!) Джанни Морбиделли позволили французу зацепиться за третью ступеньку пьедестала.

Так Шумахер выиграл пятый Гран-при из шести, и стало ясно, что на роль его противников "жеребцы из Маранелло" не годятся. Во всяком случае пока. Но что же делать? Как вернуть формуле 1 напроочь исчезнувшую интригу?

Решить этот вопрос взялся президент Ассоциации конструкторов формулы 1 (FOCA) Берни Экклстоун. По части интриг этому маленькому англичанину с громадными амбициями пальца в рот не клади. Кроме того, уже несколько лет "хитрый Берни" старается исполнять роль эдакого Карабаса-Барабаса

формулы 1 — в нужное время дергая за ниточки, он управляет своим, как он считает, кукольным театром. Вот и теперь, едва лишь в Ф1 возникли проблемы, Экклстоун нырнул за кулисы.

Вся Бразилия еще оплакивала своего погибшего кумира, когда президент FOCA, не полагаясь на самого Фрэнка Вильямса, уже встретился с Нельсоном Пике. Не хочет ли еще один трехкратный чемпион мира занять так некстати освободившееся место Айртон Сены? Бразилец, всегда отличавшийся не только обескураживающей прямоотой, но и ясностью ума, вместо ответа покрутил пальцем у виска. Нимало не смутившись, Экклстоун зашел с другого конца — не поспособствует ли Пике переходу в "Вильямс" своего молодого соотечественника Баррикелло? Талантливый парень будет хорошим противовесом Шумахеру... Но и эта задумка Берни не удалась. И тогда

Берни Экклстоун



**Еще в начале сезона в Юрки-Ярви Лехто (справа) видели достойного партнера Михаэлю Шумахеру.**

| 6 этап Гран-при Канады                  |               |     |               |    |             |
|-----------------------------------------|---------------|-----|---------------|----|-------------|
| 12 июня, Монреаль, 69 кругов, 307,05 км |               |     |               |    |             |
| 1.                                      | М.Шумахер     | D   | Benetton B194 | 1  | 1:44.31,887 |
| 2.                                      | Д.Хилл        | GB  | Williams FW16 | 4  | —39,660     |
| 3.                                      | Ж.Алези       | F   | Ferrari 412T1 | 2  | —1.13.338   |
| 4.                                      | Г.Бергер      | A   | Ferrari 412T1 | 3  | —1.15.609   |
| 5.                                      | Д.Култара     | GB  | Williams FW16 | 5  | —1 кр.      |
|                                         | К.Фиттипальди | BR  | Arrows FA15   | 16 | дисквал.    |
| 6.                                      | Ю.-Я.Лехто    | SF  | Benetton B194 | 20 | —1 кр.      |
| 7.                                      | Р.Баррикелло  | BR  | Jordan 194    | 6  | —1 кр.      |
| 8.                                      | Дж.Херберт    | GB  | Lotus 109     | 17 | —1 кр.      |
| 9.                                      | П.Марини      | I   | Minardi M194  | 15 | —1 кр.      |
| 10.                                     | М.Бланделл    | GB  | Tyrrell 022   | 13 | —2 кр.      |
| 11.                                     | М.Альборето   | I   | Minardi M194  | 18 | —2 кр.      |
| 12.                                     | О.Пани        | F   | Ligier JS39B  | 19 | —2 кр.      |
| 13.                                     | З.Бернар      | F   | Ligier JS39B  | 24 | —3 кр.      |
| 14.                                     | Д.Бразилья    | AUS | Sinmek S941   | 25 | —4 кр.      |
| 15.                                     | А.Дзанарди    | I   | Lotus 107C    | 23 | —7 кр.      |

| Сопл:            | Место      | Причина:       |    |               |
|------------------|------------|----------------|----|---------------|
| крит:            | на старте: |                |    |               |
| 61 М.Хаккинен    | SF         | McLaren MP4/9  | 7  | мотор         |
| 57 О.Беретта     | MC         | Larrousse LH94 | 22 | мотор         |
| 50 Дж.Морбиделли | I          | Arrows FA15    | 11 | трансмиссия   |
| 47 Б.Гашо        | B          | Pacific PR01   | 26 | мотор         |
| 45 Э.Кома        | F          | Larrousse LH94 | 21 | сцепление     |
| 44 Ю.Катаяма     | J          | Tyrrell 022    | 9  | авария        |
| 40 Э.Эрик        | GB         | Jordan 194     | 8  | авария        |
| 34 А. де Чезарис | I          | Sauber C13     | 14 | мотор         |
| 5 Х.-Х.Френтцен  | D          | Sauber C13     | 10 | авария        |
| 3 М.Брандл       | GB         | McLaren MP4/9  | 12 | электр. сист. |

|                         |   |              |          |
|-------------------------|---|--------------|----------|
| Не прошел квалификацию: |   |              |          |
| П.Бельмондо             | F | Pacific PR01 | 1.33,008 |

"Полу-позиции": 1.26.178/185,894 км/ч. Лучший круг: Шумахер (31) — 1.28.927/180,147 км/ч. Лидер: Шумахер — 1—69.



**Неладно что-то в красно-белом королевстве. Дважды в трех летних гонках Мику Хаккинена подводил мотор "Пежо".**

Экклстоун из Америки Южной отправился в Северную.

Первой все узнала итальянская "Гадзетта делло Спорт": в Гран-при Франции за руль "Вильямса" сядет чемпион мира 1992 года Найджел Мэнселл. Еще почти три недели сам гонщик, словно красная девица, все отрицал, особенно возмущаясь слухами о финансовой стороне соглашения. Сообщалось, что за неделю работы — тесты, тренировки, квалификация и гонка — он получит миллион долларов. Стало также известно, что за расторжение контракта Полу Ньюмену и Карлу Хаасу, владельцам "индикаровской" команды Мэнселла, Экклстоун предлагал 20 миллионов долларов. А самому Найджелу за десять оставшихся Гран-при сезона — еще 13,5 миллионов. Правда, ни Хаас, ни Ньюмен на уговоры не поддались и согласились отпустить свою "звезду" только на те гонки, которые не совпадают по срокам с американскими. И все же, как тут не вспомнить: "деньги, поверьте, не играют здесь никакой роли".

Эх, если бы только Найджел знал, насколько он был ... прав!

В пятницу в квалификационных заездах англичанин сумел показать только седьмое место, отстав от Шумахера на секунду с четвертью. Этому, правда, никто особенно не удивился — впервые за полтора года Мэнселл сел за руль "формулы 1", лишенной к тому же всех электронных изысков, помогавших ему в свое время стать чемпионом мира. "Нынешние машины — словно необъезженные жеребцы, — жаловался экс-чемпион после первых тренировок. — Так они скачут! Ими, несомненно, стало гораздо труднее управлять и очень сложно настраивать на гонку. По сути

дела, я так и не почувствовал свою машину. Поэтому придется "играть на слух".

Однако в субботу "вильямсы", оснащенные новыми двигателями "Рено-RS6B", неожиданно для многих показали лучшее время. Правда, злые языки утверждали, что причина здесь не в водителях, а в повышенном до 15500 об/мин числе оборотов коленчатого вала. Как бы то ни было, на пресс-конференции Мэнселл, у которого Хилл "украл" "поул-позишн" за пять минут до конца квалификации, сиял: "Я счастлив и горд быть рядом с Деймоном в первом ряду! Завтра ему нечего

будет опасаться. Я помогу ему победить, ведь это не мой чемпионат, а его. Я здесь всего лишь гость!"

Сам же Хилл, сверкая по сторонам пронзительным взглядом карих глаз, рубил короткими фразами: "Мэнселл для меня — фантастическая поддержка. Как хорошо, когда в команде двое. Двое сильных. Мы сделаем все, чтобы победить завтра. И победить как можно с большим отрывом". Как ему хотелось заставить всех забыть, что за одну гонку 40-летний Мэнселл получил больше, чем сам он за весь сезон!

**Машины "Лижье" по-прежнему надежны, но не слишком резвы.**





Но, как уже говорилось, не все решают деньги. И доказал это Шумахер, едва лишь зажегся зеленый сигнал стартового светофора Гран-при Франции. "Бенеттон" с такой легкостью проскочил мимо занимавших первый ряд "вильямсов", что казалось, их водители просто уснули! "Да, может быть, Найджел чуть-чуть ошибся на старте, — улыбался после гонки немец. — Но мне удалось превосходное начало. Я даже испугался немного — могли подумать, что я тронулся на красный". А Хилл недоумевал: "Я отлично стартовал. Не понимаю, почему Шумахеру так легко удалось уехать. Так же как не могу взять в толк, что случилось с его машиной после "пит-стопа". Третью гонку мы с ним ехали "ноздря в ноздрю", и вдруг он легко ушел. Странно..."

А Найджел Мэнселл, которого за миллион долларов специально выписали из-за океана, оказался, между тем, в глупейшем положении. Только что он, словно старший брат, похлопывая своего коллегу по плечу, великодушно вещал: "Не бойся, я прикрою тебе спину". А теперь он только третий, с каждым кругом отстает от Хилла, Шумахер далеко впереди, а сзади к тому же настойчиво атакует Алеззи. Стоило для этого ехать из Америки...

Позволю высказать предложение, что именно это выбило англичанина из колеи. Найджел никогда не отличался ни психологической устойчивостью, ни физическими кондициями. В труднейших условиях — в Маньи-Кур было 30 градусов в тени, а тени, как известно, на трассе не бывает, — откатившись на шестое место, с работающей к тому же с переборами коробкой передач, Мэнселл не выдержал и отказался от борьбы.

Характерно, что вначале сообщили о по-

### Из двух новичков сезона "Симтек" выглядит явно предпочтительнее "Пасифика".

ломке трансмиссии. Потом оказалось, что виноват топливный насос. Потом — снова коробка.

Между тем, сам "американский гость" не стал дожидаться окончания гонки. Зайдя в боксы "Вильямса" и бросив короткое "Пошли!" жене Розанне, неизменно сопровождающей его на все соревнования, Мэнселл быстренько переоделся в "гражданское" и, юркнув в автомобиль самого Экклстоуна, был таков: неподалеку от автодрома его ждал самолет президента ФИА Макса Мосли.

Так бесславно закончилась еще одна попытка "остановить Шумахера". Сам же Михаэль, выиграв шестую из семи гонок, похоже, от души веселился: "Я немного беспокоился, когда узнал о новых моторах "Рено" — все же

В результате введения стандартного бензина и ограничения динамического наддува (в воздухозаборнике двигателя, находящегося за головой пилота, по требованию ФИА были сделаны специальные прорезы) мощность моторов, как считают инженеры команд, в Канаде снизилась приблизительно на 70 л.с.

Австрийский гонщик Карл Вендлингер, попавший в аварию на тренировке Гран-при Монако 12 мая, почти три недели находился в состоянии комы. 6 июня специальным самолетом он был доставлен из Ниццы в отделение нейрохирургии университетской клиники Инсбрука. На родине дело быстро пошло на поправку, и первый уикэнд июля Карл встречал уже в кругу семьи. "Он снова хочет в формулу 1", — вздыхая, говорил журналистам Вендлингер-старший, сам в прошлом автогонщик.

Андреа де Чезарис, заменивший Вендлингера за рулем "Заубера", провел в Канаде свой 200-й Гран-при. Самый опытный из нынешних пилотов Ф1, 35-летний итальянец дебютировал в чемпионате мира здесь же, в Канаде 28 сентября 1980 года.

"Симтек" не успел подготовить к канадскому этапу второй автомобиль, но с Гран-при Франции в команде появился француз Жан-Марк Гунон.

"Он более чем оправдал наши ожидания", — сказал о шотландце Дейвиде Култарде Фрэнк Вильямс после Большого приза Испании. Словно стремясь оправдать доверие шефа, 23-летний пилот, начинавший сезон в формуле 3000, в Монреале постарался обратить на себя внимание. Прекрасно стартовав, он несколько кругов отбивал атаки Деймона Хилла, пытавшегося выйти на второе место. Лидеру команды такое поведение недавнего тест-пилота, естественно, не понравилось: "...Я еще поговорю с ним об этом!" Между тем, Култард и не обязан испытывать особого пиетета к своему 34-летнему товарищу по команде: за три года выступлений в британской Ф3 и формуле 3000 он одержал шесть побед, а Хилл за шесть сезонов — вдвое меньше.

По настоянию представителя GPDA (Ассоциация пилотов Ф1) Мартина Брандла на самом скоростном повороте автодрома имени Жюль Вильнева был устроен ретардер: "В этом повороте водителю не приходится демонстрировать особенного искусства, зато он очень требователен к автомобилю. Если же вы вылетите здесь за пределы трассы, то легко можете оказаться на дне Олимпийского гребного канала".

Главный судья Ф1  
Роланд Брюсдэр



| 7 этап                              |               | Гран-при Франции |                |    |             |
|-------------------------------------|---------------|------------------|----------------|----|-------------|
| 3 июля, Маньи-Кур, 72 круга, 306 км |               |                  |                |    |             |
| 1.                                  | М.Шумахер     | D                | Benetton B194  | 3  | 1:38.35,704 |
| 2.                                  | Д.Хилл        | GB               | Williams FW16  | 1  | —12,642     |
| 3.                                  | Г.Бергер      | A                | Ferrari 412T1B | 5  | —52,765     |
| 4.                                  | Х.-Х.Фронтан  | D                | Sauber C13     | 10 | —1 кр.      |
| 5.                                  | П.Мартини     | I                | Minardi M194   | 16 | —2 кр.      |
| 6.                                  | А. де Чезарис | I                | Sauber C13     | 11 | —2 кр.      |
| 7.                                  | Дж.Херберт    | GB               | Lotus 109      | 19 | —2 кр.      |
| 8.                                  | К.Фиттипальди | BR               | Arrows FA15    | 18 | —2 кр.      |
| 9.                                  | Ж.-М.Гунон    | F                | Sintec S941    | 26 | —2 кр.      |
| 10.                                 | М.Бланделл    | GB               | Tyrell 022     | 17 | —5 кр.      |
| 11.                                 | Э.Кома        | F                | Lamoussé LH94  | 20 | —6 кр.      |

| Сопли: |               | Место      |                | Причина: |           |
|--------|---------------|------------|----------------|----------|-----------|
| круг:  |               | на старте: |                |          |           |
| 53     | Ю.Катайма     | J          | Tyrell 022     | 14       | мотор     |
| 48     | М.Хакинен     | SF         | McLaren MP4/9  | 9        | мотор     |
| 45     | Н.Манселл     | GB         | Williams FW16  | 2        | КП        |
| 41     | Ж.Алеззи      | F          | Ferrari 412T1B | 4        | авария    |
| 41     | Р.Барриелло   | BR         | Jordan 194     | 7        | авария    |
| 40     | Э.Бернар      | F          | Liger JS39B    | 15       | КП        |
| 36     | О.Беретта     | MC         | Lamoussé LH94  | 25       | мотор     |
| 29     | М.Брандл      | GB         | McLaren MP4/9  | 12       | мотор     |
| 28     | Дж.Морбиделли | I          | Arrows FA15    | 22       | авария    |
| 28     | О.Пани        | F          | Liger JS39B    | 13       | авария    |
| 28     | Д.Бразильи    | AUS        | Sintek S941    | 24       | трансмис. |
| 25     | Й.Ферстаппен  | NL         | Benetton B194  | 8        | авария    |
| 24     | Э.Зерни       | GB         | Jordan 194     | 6        | КП        |
| 21     | М.Альборто    | I          | Minardi M194   | 21       | мотор     |
| 20     | А.Дзанарди    | J          | Lotus 109      | 23       | мотор     |

| Не прошли квалификацию: |   |              |          |
|-------------------------|---|--------------|----------|
| Б.Гашо                  | B | Pacific PR01 | 1.21.952 |
| П.Бельмондо             | F | Pacific PR01 | 1.23.004 |

|                                                                                                                                                 |  |  |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| "Полу-позиции": 1.16.282 (200,572км/ч). Лучший круг: Хилл (4) — 1:19,678 (192,022 км/ч). Лидеры: Шумахер — 1—36; Хилл — 37—44; Шумахер — 45—72. |  |  |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|



### После дисквалификации в начале сезона Эдди Эрвин горит желанием реабилитировать себя.

400 лишних оборотов и 15 дополнительных "лошадок" это кое-что. Но когда стало ясно, что в гонке они поедут на старых, тревожиться перестал". А потом с глубокомысленным видом изрек: "Если "Бенеттон" бьет "Вильямс" в Маньи-Кур, то это, скажу я вам, исключительно благодаря верной стратегии".

Не знаю, как насчет стратегии — второй номер "Бенеттона" за семь этапов набрал всего одно очко, да и то после дисквалификации в Канаде Фиттипальди, — а вот инженеры команды признали, что автомобиль Шумахера был оснащен во Франции сцеплением новой конструкции, которое позволяет молниеносно стартовать...

Как бы то ни было, доведенный до белого каления намеками журналистов на то, что в случае прихода Мэнселла и даже Проста в будущем сезоне он может остаться без работы, всегда сдержанный и корректный Деймон Хилл расшаренился: "Хватит! Я только что побил Мэнселла. Год назад я бил Проста. В этом сезоне я единственный, исключая Сенну, кто мог сражаться с Шумахером. И я еду в Сильверстоун, чтобы победить и попытаться повернуть ход чемпионата мира в свою пользу. Я еще не знаю, что именно мы сделаем, но будьте уверены — мы сделаем все, чтобы остановить этого человека!"

Эх, Деймон, лучше бы ты этого не говорил! Ибо все происшедшее на Гран-при Великобритании приобрело теперь несколько иной смысл.

Сильверстоун было не узнать. Владелец старейшей трассы Ф1, где 44 года назад стартовал чемпионат мира, решили основательно ее переработать, сделав чуть короче и значи-

тельно безопасней. Перестройку планировали на будущую зиму, но "черный уик-энд" в Имоле заставил поторопиться. И в начале июня кипела работа. Всего за 18 дней было реконструировано 30 процентов трассы, четыре поворота и участок перед боксами. 220 грузовиков асфальта и 160 — гравия, полтора миллиона долларов — эти цифры впечатляют. Но главное, что трасса, в отличие от канадского и французского автодромов, подверглась не косметическому, а капитальному пересмотру именно с точки зрения безопасности.

"Изменения произвели на меня сильное впечатление, — делился с журналистами Хилл за неделю до гонки. — Это именно то, чего ждали водители". "Самое любопытное, — добавил его товарищ по команде Дейвид Култард, — что она станет и более интересной для зрителей".

Болельщики оценили правоту шотландца уже на тренировках. Большинству пилотов предстояло заново знакомиться с Сильверстоуном, с новой конфигурацией его поворотов. К тому же свежее покрытие было чрезвычайно скользким. Но борьба на трассе оказалась настолько интересной, что уже в субботу трибуны автодрома заполнили 30 тысяч зрителей — больше, чем на иных гонках.

Английские болельщики были вознаграждены. За семь минут до конца квалификации Хилл вырвал-таки "поул-позишн" у лидировавшего два дня Шумахера. "Я обязан был это сделать, — говорил англичанин. — Я так здорово нажимал, так поздно тормозил, так рисковал, что дважды чуть не столкнулся с соперниками. Но оставалось слишком мало времени, и я знал — теперь или никогда".

А что Шумахер? Он вовсе не выглядел расстроенным, и прежде всего потому, что уступил ничтожные три тысячных секунды: "Конечный результат, понятно, не слишком меня обрадовал. Но в целом я вполне доволен".

Невозможного немца не смогла вывести

из себя ни довольно нервная обстановка перед стартом — заглох мотор "Вильямса" Култарда, из боксов же пришлось стартовать Алессандро Дзанарди, уже на круге прогрева "кончился" мотор "Джордана" Эдди Эрвина, впечатляющий пожар устроил на стартовой прямой Мартин Брандл — ни даже то обстоятельство, что лидерство сразу захватил его соперник. Михаэль держался чуть сзади, не

| 8 этап                                   |               | Гран-при Великобритании |                |    |             |
|------------------------------------------|---------------|-------------------------|----------------|----|-------------|
| 10 июля, Сильверстоун, 61 круг, 309,6 км |               |                         |                |    |             |
| 1.                                       | Д.Хилл        | GB                      | Williams FW18  | 1  | 1:30.03,640 |
|                                          | М.Шумахер     | D                       | Benetton B194  | 2  | дисквал.    |
| 2.                                       | Ж.Алесси      | F                       | Ferrari 412T1B | 4  | —1:08,128   |
| 3.                                       | М.Хаккинен    | SF                      | McLaren MP4/9  | 5  | —1:40,659   |
| 4.                                       | Р.Баррикелло  | BR                      | Jordan 194     | 6  | —1:41,751   |
| 5.                                       | Д.Култард     | GB                      | Williams FW16  | 7  | —1 кр.      |
| 6.                                       | Ю.Катаяма     | J                       | Tyrrell 022    | 8  | —1 кр.      |
| 7.                                       | Х.-Х.Френтцен | D                       | Sauber C13     | 13 | —1 кр.      |
| 8.                                       | Й.Ферстаппен  | NL                      | Benetton B194  | 10 | —1 кр.      |
| 9.                                       | К.Фиттипальди | BR                      | Arrows FA15    | 20 | —2 кр.      |
| 10.                                      | П.Мартини     | I                       | Minardi M194   | 14 | —2 кр.      |
| 11.                                      | Дж.Херберт    | GB                      | Lotus 109      | 21 | —2 кр.      |
| 12.                                      | О.Пани        | F                       | Ligier JS39B   | 15 | —2 кр.      |
| 13.                                      | Э.Бернар      | F                       | Ligier JS39B   | 23 | —2 кр.      |
| 14.                                      | О.Бретта      | MC                      | Lamoussé LH94  | 24 | —2кр.       |
| 15.                                      | Д.Брандл      | AUS                     | Sintek S941    | 25 | —3 кр.      |
| 16.                                      | Ж.-М.Гунон    | F                       | Sintek S941    | 26 | —3 кр.      |

| Сопик             | КРУГ | Место на старте | Причина        |
|-------------------|------|-----------------|----------------|
| 48. М.Альборето   | I    | Minardi M194    | 17 мотор       |
| 32. Г.Бергер      | F    | Ferrari 412T1B  | 3 мотор        |
| 20. М.Бланделл    | GB   | Tyrrell 022     | 11 КП          |
| 12. Э.Кома        | F    | Lamoussé LH94   | 22 мотор       |
| 11. А. де Чезарис | I    | Sauber C13      | 18 мотор       |
| 5. Дж.Морбиделли  | I    | Arrows FA15     | 16 маслопровод |
| 4. А.Дзанарди     | I    | Lotus 109       | 19 мотор       |
| 0. М.Брандл       | GB   | McLaren MP4/9   | 9 мотор        |
| 0. Э.Эрвин        | GB   | Jordan 194      | 12 мотор       |

|                         |   |              |          |
|-------------------------|---|--------------|----------|
| Не прошли квалификацию: |   |              |          |
| Б.Гашо                  | B | Pacific PR01 | 1:31,496 |
| П.Бельмондо             | F | Pacific PR01 | 1:32,507 |

"Поул-позишн": 1:24.96 (214,279 км/ч). Лучший круг: Хилл (11) — 1:27.1 (209,14 км/ч). Лидеры: Хилл — 1—14; Шумахер — 15—16; Бергер — 17—21; Шумахер — 22—26; Хилл — 27—60.

Личный зачет: 1. Шумахер — 66 очков; 2. Хилл — 39; 3. Алесси — 19; 4. Бергер — 17; 5. Баррикелло — 10; 6. Хаккинен — 8; 7—8. Н.Ларини (I, Ferrari), Брандл — по 6; 9—10. Френтцен, Катаяма — по 5; 11—15. Бланделл, де Чезарис, Мартини, К.Вендлингер (A, Sauber), Култард — по 4; 16. Фиттипальди — 3; 17—20. Лекто, Альборето, Эрвин, Кома — по 1. Командный: 1. Benetton — 67; 2. Williams — 43; 3. Ferrari — 42; 4—5. Jordan, McLaren — по 14; 6. Sauber — 10; 7. Tyrrell — 9; 8. Minardi — 5; 9. Arrows — 3; 10. Lamoussé — 1.

предпринимая попыток атаковать. Он вышел вперед только когда "Вильямс" отправился в боксы, а через два круга сам поехал на смену шин и дозаправку. А когда выехал из "пит-лейна", болельщикам Хилла не оставалось ничего другого, как горько вздохнуть: Деймон уже проигрывал немцу более двух секунд.

Впереди, правда, был еще "Феррари" Бергера, который сопротивлялся натиску Михаэля целых три круга, позволив Хиллу догнать обоих. Но едва лишь австриец нырнул в боксы, освободив дорогу, "Бенеттон" стал все дальше уходить от "Вильямса". Впереди маячила седьмая победа Шумахера из восьми. И здесь произошло непонятное.

Едва лишь пилоты в 21-й раз пересекли финишную черту, на экранах мониторов появилась надпись — "Михаэль Шумахер. Черный флаг". Не веря своим глазам, Флавио Бриаторе бросился к главному судье.

Комиссар ФИА бельгиец Роланд Брюнседр объяснил шефу "Бенеттона", что его "первый номер" наказан на пять секунд штрафом "стоп-энд-гоу" за ... обгон на круге прогрева.

Бриаторе долго еще с досадой размахивал руками, несмотря на увещевания своего помощника Тома Уокиншо, шириною плеч больше похожего на "карачаровского сидня" Илью Муромца. Только после гонки он немного успокоился: "Я

был в полной уверенности, что штраф прибавят к результату. Мы так и сказали Михаэлю, когда он заехал в боксы. И вдруг появился черный флаг. Выиграть в такой ситуации, конечно, уже не представлялось возможным. Жаль! Но я все же рад за Хилла — он победил дома ..."

Деймон и вправду, получая британский Гран-при из рук принцессы Уэльсской Дианы, был на вершине блаженства — ему удалось то, о чем лишь мечтал его отец, двукратный чемпион мира Грэм Хилл. И все же, несмотря на энтузиазм десятков тысяч английских болельщиков и радость в стане "Вильямса", восьмой этап чемпионата мира только еще раз подтвердил слова Найджела Мэнселла: "В спорте не бывает непобедимых. Однако в нынешнем сезоне Михаэль Шумахер и его "Бенеттон" составляют, похоже, именно такую непобедимую пару". Потеряв на штрафе около 25 секунд, лидер чемпионата проиграл в итоге 18, испытывая к тому же трудности с трансмиссией.

Выходит, соперников как не было, так и нет. Но что стоит их придумать? Тем более облеченным властью чиновникам ФИА. И вот через несколько дней после английского этапа стало известно, что Шумахер за неподчинение черному флагу оштрафован на 25 тысяч долларов, лишен шести очков за второе место и дисквалифицирован еще на две гонки. Как говорил год назад Ален Прост: "Вы думаете, меня наказывают за нарушения? Нет! Только за то, что я побеждаю."

## Деймон Хилл.



Гран-при Канады стал 400-м стартом "Мак-Ларена" в чемпионате мира.

Алессандро Дзанарди и Эрик Кома получили по десять секунд штрафа "стоп-энд-гоу" за то, что не сумели вписаться в ретардер на канадской трассе.

Эмерсон Фиттипальди стал первой жертвой введенного ФИА с Большого приза Канады ограничения веса. Его "Эрроуз" на взвешивании после финиша оказался на полтора килограмма легче минимально допустимых 515 кг.

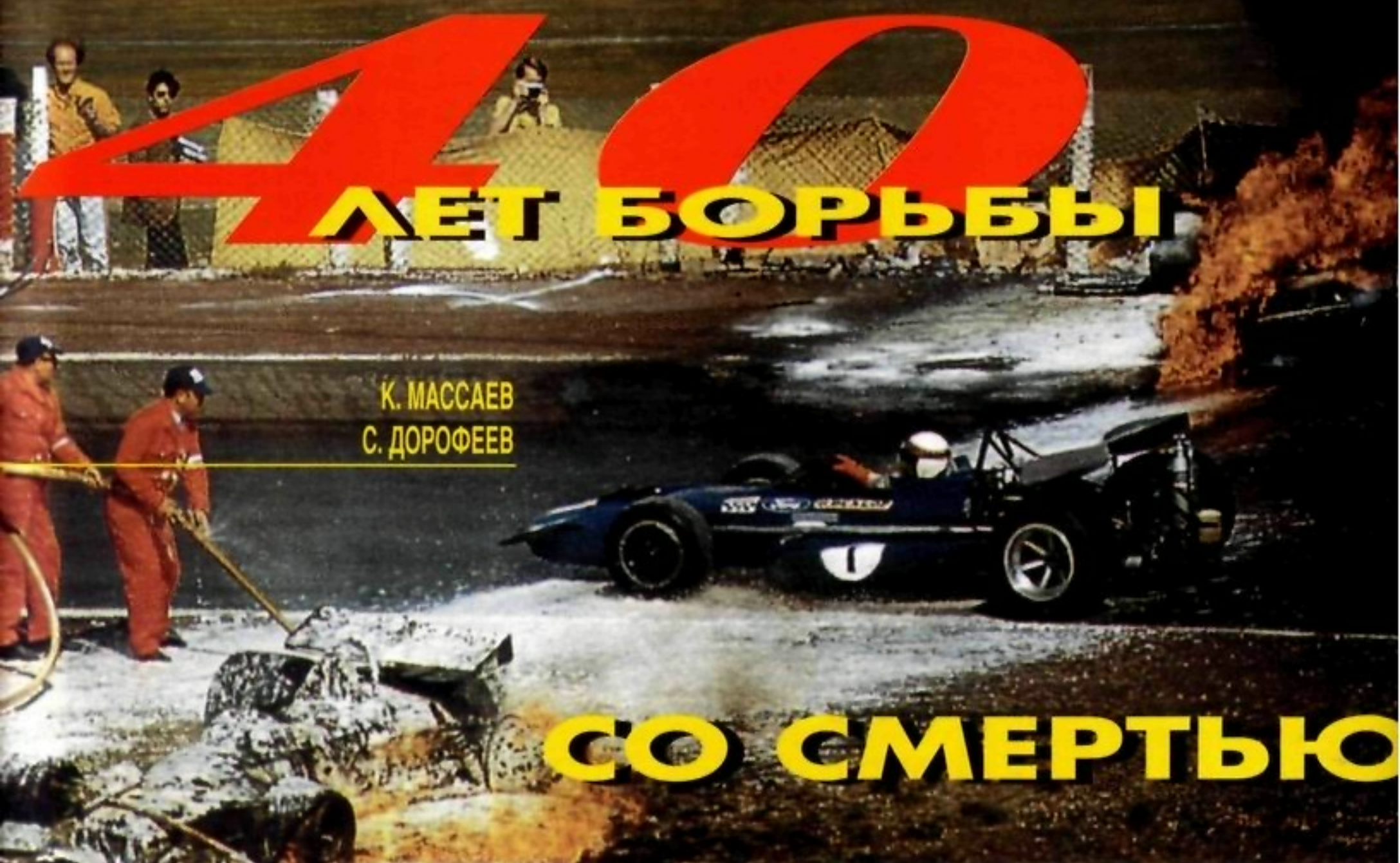
Герхард Бергер продлил свой контракт с "Феррари" еще на год. Финансовые условия остались прежними. "Два года я напряженно работал вместе со всей командой, чтобы вернуть "Феррари" в число лидеров, — сказал 35-летний австриец. — Думаю, теперь настало время собирать камни".

20-летний датчанин Ян Магнуссен, чемпион британской формулы "Форд" 1992 года и безоговорочный лидер островного чемпионата Ф3 нынешнего сезона стал тест-пилотом "Мак-Ларена".

Жан Алези отмечал во Франции своеобразный юбилей — именно здесь пять лет назад он дебютировал в Ф1 за рулем "Тиррела".

Несмотря на то, что Юрки-Ярви Лехто сумел таки завоевать первое очко в команде "Бенеттон", в Маньи-Кур он был заменен голландцем Йосом Ферстаппеном. Официальное объяснение шефа "конюшни" Флавио Бриаторе выглядело не слишком вразумительно: "По состоянию здоровья". А через несколько недель 27-летний финн оказался за рулем "Лижье" во время испытательных заездов. Французская команда, как известно, стала недавно собственностью Бриаторе.

"Феррари-412T1B", дебютировавший во Франции, сконструирован 44-летним австрийцем Густавом Брюннером под руководством шеф-дизайнера "Феррари" Джона Барнарда. Машина отличается от своей предшественницы пересмотренной аэродинамикой (в частности, исчезли характерные "ноздри" боковых воздухозаборников) и модифицированным мотором серии 043. "Новое шасси, несомненно, быстрее, — заметил Алези. — Однако оно пока не так хорошо, как хотелось бы. Слишком много веса приходится на задние колеса".



К. МАССАЕВ  
С. ДОРОФЕЕВ

СО СМЕРТЬЮ



Формула 1 — традиционно опасный вид спорта. Трагические события нынешнего сезона — наглядное тому подтверждение. Смертельный риск, которому подвергаются не только пилоты, но в немалой степени и зрители, одна из составляющих автогонок. И полностью исключить его на трассах Больших призов, судя по всему, невозможно, какие бы меры предосторожности ни принимались. Ведь от случайностей в автомобильном мире никто не застрахован. Однако под впечатлением от недавних страшных аварий не стоит принижать все сделанное за последние тридцать лет организаторами соревнований и техническим руководством команд для повышения безопасности.

В 50—70-е годы редкий сезон формулы 1 обходился без жертв. Причем порой гоночные трассы становились ареной страшных трагедий. Так, за 41 год до "черного уик-энда" в Имоле "Феррари" экс-чемпиона мира итальянца Джузеппе Фарины сбил насмерть девятирех зрителей. В 1960 году в Спа-Франкоршам во время тренировочных заездов Гран-при Бельгии из-за технических дефектов автомобилей тяжелые ранения получили англичане Стерлинг Мосс и

Майкл Тейлор, а во время гонки погибли Крис Бристоу и Алан Стейси. В 1961 году на Гран-при Италии 13 зрителей простились с жизнью под обломками "Феррари" немца Вольфганга Берге фон Трипса. Четырнадцать лет спустя "Лола" его соотечественника Рольфа Штоммелена убила пятерых зрителей Гран-при Испании. Всего же за 44 года проведения чемпионата мира на гонках, тренировках и испытательных заездах погибли 34 пилота, 32 зрителя и два судьи. При-

чем, внимательно присмотревшись к списку этих трагедий, можно обнаружить, что число смертельных аварий неуклонно сокращается.

Первая мера предосторожности была принята Международной спортивной комиссией ФИА в 1952 году. Тогда шлем объявили обязательной частью экипировки гонщика. Однако он был еще весьма несовершенен и защищал лишь верхнюю часть головы спортсмена. Только через 18 лет появились ударостойкие ин-



В 50-е годы самой большой удачей для гонщика было выпасть при аварии из машины и приземлиться на что-то мягкое. На снимке — несчастный случай на тренировке Гран-при Монако 1960 года, прервавший гоночную карьеру Клиффа Аллисона. Англичанин ударился о тюки соломы и остался в живых.

тегральные шлемы, предохраняющие от травм и виски, и лицо.

Чуть раньше — в середине шестидесятых — гонщики получили огнестойкие комбинезоны. Ремни и дуги безопасности стали обязательными примерно в то же время. А до тех пор самая большая удача для пилота заключалась в том, чтобы при катастрофе выпасть из автомобиля и приземлиться на что-нибудь мягкое. В 50-е годы при боковом ударе гонщика защищали сварная рама-ферма из легированных труб и алюминиевые (позднее их стали делать из полистирола) кузовные панели. Спереди "буфером" служил двигатель.

После переноса мотора назад фронтальная защита практически не существовала. При такой компоновке увеличивалась и опасность пожара, поскольку топливные баки теперь размещались по бокам машины. Что и говорить, бензин трудно назвать идеальным "амортизационным" материалом.

Однако, как это ни странно, большинство гонщиков не думали об опасностях такого рода. В то время казалось, что любое средство безопасности приведет к увеличению массы автомобиля и, следовательно, снизит шансы на успех.

Настоящая революция началась с появлением в 1962 году "монокока". Несущая нижняя часть кузова имела форму поддона полуовального сечения и, благодаря

двойным стенкам, обладала большой жесткостью. Монококи имели меньшую, чем трубчатая рама, массу, а при авариях не так сильно деформировались. Тем не менее они не убергли жизнь Карела Годена де Бофора, Джона Тейлора, Герхарда Миттера.

Чтобы гонщики наконец всерьез задумались о грозящих им опасностях, потребовался еще один памятный случай — опять же на трассе Спа-Франкоршам, 12 июня 1966 года. Тогда из-за хлынувшего ливня несколько автомобилей потерпели аварии. Среди них оказался БРМ Джеки Стюарта. Двадцать минут шотландец сидел в луже бензина, вытекавшего из поврежденного бака, прежде чем его удалось выволить. Ежесекундно рискуя превратиться в пылающий факел, Стюарт имел достаточно времени поразмыслить об опасностях автоспорта. Именно по инициативе будущего чемпиона мира вскоре была основана Ассоциация гонщиков Гран-при (GPDA). Этот своеобразный профсоюз водителей взялся за организаторов соревнований, руководителей и конструкторов команд, требуя от всех обеспечения максимальной безопасности.

За несколько месяцев до проведения очередного этапа группа спортсменов — членов GPDA — выехала на место, обследовала трассу и определяла, какие меры предосторожности надо предпринять. За короткий срок большинство автодромов избавилось от рвов, деревьев, проволочных заборов, "принимавших" машину при сходе. Пилоты, входящие в GPDA, добились внедрения прочных защитных барьеров, появились удобные, хорошо просматриваемые выезды из боксов, расширилась проезжая часть, улучшились продольный и попереч-

ный профили полотна дороги и многое другое.

Очень важным обстоятельством стало то, что Международная спортивная комиссия поддержала Ассоциацию гонщиков Гран-при. Каждый раз несколько специалистов ФИА участвовали в осмотре трассы. Кроме того, был выделен вертолет, который во время соревнований в кратчайшие сроки доставлял пострадавших в ближайшую больницу. Свой вклад в общее благое дело внес и "частный сектор". Так, англичанин Луис Стенли, зять известного бизнесмена и владельца команды БРМ Альфреда Оуэна, создал Центр скорой медицинской помощи Ф1. Опытные врачи в полной готовности теперь находились на каждом Большом призе.

Несмотря на то, что в середине 70-х годов GPDA прекратила работу после того как ее лидеры — Й. Боннье, Дж. Стюарт, Д. Хьюм, Г. Хилл — по разным причинам покинули спорт, важную роль она сыграла. Выработанные ею основные требования к трассам, боксам, трибунам сохранились и по сей день.

Борьба за безопасность в формуле 1, да и во всем автоспорте, таким образом, началась с проектирования трасс. Параллельно все более жесткими становились требования к гоночным машинам. Само собой разумеется, защита пилотов зависела от изменения конструкции автомобиля. Одной из первых в этой области стала итальянская фирма "Пининфарина". В 1969 году на Женевском автосалоне она представила публике "Безопасный автомобиль формулы 1", построенный на шасси "Феррари-312". Консультировали разработчиков проекта ведущие специалисты из разных областей науки и техники.

Среди наиболее существенных

особенностей "Сигмы-Гран-при" — так называли машину — отметим следующее. "Ячейка выживания" — кокпит из алюминия высокой прочности с зоной поглощения энергии при фронтальном ударе. Боковые энергопоглощающие элементы и задний бампер помимо всего прочего страховали и от соприкосновения колес двух соперничающих на трассе автомобилей.

Важной новинкой были топливные баки фирмы "Пирелли". Конструкторы "Сигмы" расположили их все еще по бокам, зато выполнили из прочной и гибкой прорезиненной ткани и защитили уже упоминавшиеся энергопоглощающими элементами так, что теперь они соответствовали строгим авиационным стандартам.

Машина располагала двумя раздельными системами пожаротушения с распыляющими форсунками: для кокпита и моторного отсека. При аварии огнетушители управлялись термодатчиками. Были применены и другие новшества — высокая дуга безопасности, несущая антикрыло с автоматически изменяемым углом наклона, шеститочечные ремни безопасности, прибор, фиксирующий ускорение автомобиля, брызговики, уменьшавшие выброс из под колес грязи и воды.

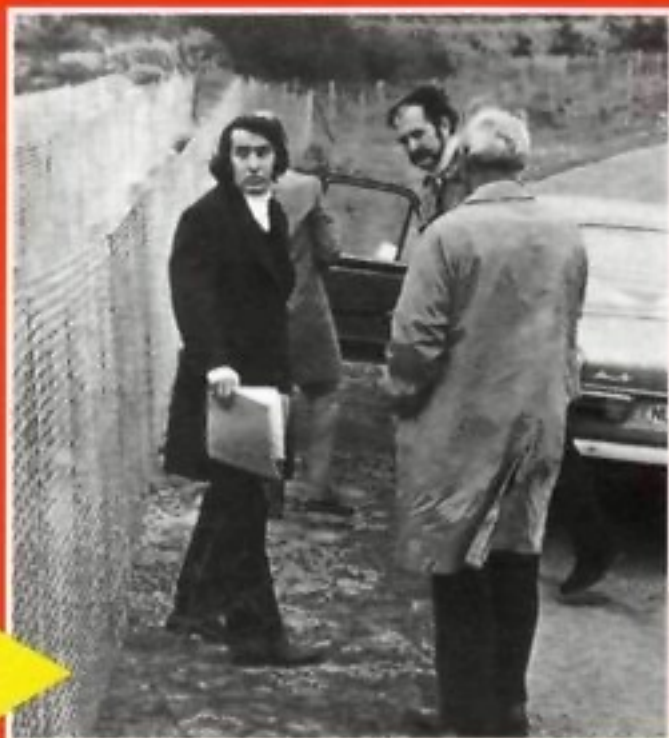
Из-за значительной массы различных устройств такой автомобиль не мог на равных конкурировать с другими участниками чемпионата мира. Да он и не был предназначен для этого. По мысли разработчиков некоторые решения, заложенные в "Сигму-Гран-при", могли бы найти применение в новых гоночных машинах.

Международная спортивная комиссия, согласившаяся с их точкой зрения, в июне 1969 года провела ряд семинаров с участием создате-



"Сигма-Гран-при" фирмы "Пининфарина". На снимках хорошо видны боковые энергопоглощающие элементы и задний бампер, которых, к сожалению, до сих пор нет на машинах формулы 1.

Группа экспертов ФИА и член GPDA Джеки Стюарт (слева) inspectируют одну из трасс чемпионата мира.





Вместо соломы еще в 60-е годы стали использовать отслужившие свой срок покрышки, оказавшиеся весьма эффективным "буфером". На снимке — авария Рене Арну на трассе в Зандфорте. На скорости в 300 км/ч перед поворотом его "Рено" потерял левое переднее колесо, однако сумев направить машину в резиновый барьер, француз отделался всего несколькими царапинами.

лей автомобиля и технического руководства команд Ф1. В результате очень скоро многие средства безопасности, предложенные "Пининфариной", нашли применение в машинах формулы 1. Особо следует отметить двуслойные топливные баки из гибкой пластмассы или прорезиненной ткани и заполненные внутри синтетической массой, защитные дуги (появилась дуга безопасности и над рулевым колесом), устройства боковой защиты, выключатели массы электрической сети, 5-литровый огнетушитель, шеститочечные ремни безопасности.

Еще один шаг, направленный на повышение пожарной безопасности, был сделан с появлением в конце 70-х "автомобиля-крыло". Появилась возможность без ухудшения устойчивости автомобиля разместить между кокпитом и двигателем топливный бак, где он надежнее защищался от внешних воздействий. Новое расположение топливного бака стало обязательным.

В наше время серьезные пожары крайне редки. Тем не менее

от возможности их возникновения никто не застрахован. Вот почему безопасность гонщика в значительной степени зависит от готовности и быстроты использования вспомогательных средств тушения огня. Герхард Бергер обязан спасением своей жизни только пожарной команде, которая быстро прибыла к месту его аварии в Имоле в 1989 году. Сейчас организаторы во всех опасных местах трассы держат пожарные посты. Обученная команда располагает огнетушителями, радиоустановками, необходимыми сигнальными флагами и средствами для поддержания трассы в чистоте. Спасательные службы организованы таким образом, чтобы максимум через 15 секунд после несчастного случая один из пожарных прибыл на место происшествия, а через 30 секунд подъехала пожарная машина с командой в огнестойких комбинезонах.

На всей дистанции устанавливаются телевизионные камеры и телефоны. Камеры позволяют руководителю соревнований и службе безо-

|                                |                                                                                              |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 18.01.1953, Буэнос-Айрес (РА)  | 9 зрителей погибли после аварии "Феррари" Дж. Фарини                                         |
| 30.05.1953, Индианаполис (USA) | Карл Скарборо — авария в гонке                                                               |
| 31.07.1954, Нюрбург (D)        | Онофре Маримон — авария на тренировке                                                        |
| 30.05.1955, Индианаполис (USA) | Уильям Вукович — авария в гонке                                                              |
| 30.05.1958, Индианаполис (USA) | Патрик О'Коннор — авария в гонке                                                             |
| 06.07.1958, Реймс (F)          | Луиджи Муссо — авария в гонке                                                                |
| 03.08.1958, Нюрбург (D)        | Питер Коллинз — авария в гонке                                                               |
| 25.10.1958, Касабланка (МА)    | Стюарт Луис-Эванс — скончался от ран, полученных в аварии в гонке                            |
| 17.05.1959, Индианаполис (USA) | Джерри Анзер — авария на тренировке                                                          |
| 18.05.1959, Индианаполис (USA) | Роберт Кортнер — скончался от ран, полученных в аварии на тренировке                         |
| 07.06.1960, Зандфоорт (NL)     | 1 зритель погиб после аварии БРМ Д.Герни                                                     |
| 19.06.1960, Спа-Франкоршам (B) | Крис Бристоу и Алан Стейси — авария в гонке                                                  |
| 10.09.1961, Монца (I)          | Вольфганг фон Трипс — авария во время гонки, в которой погибли 13 зрителей                   |
| 03.06.1962, Монако (MC)        | 1 судья погиб после аварии БРМ Р.Гинтера                                                     |
| 03.08.1964, Кельн (D)          | Карел Годен де Бофор — скончался от ран, полученных в аварии на тренировке на "Нюрбургринге" |
| 07.08.1966, Нюрбург (D)        | Джон Тейлор — авария в гонке                                                                 |
| 10.05.1967, Ницца (F)          | Лоренцо Бандини — скончался от ожогов, полученных в аварии в гонке в Монте-Карло             |
| 14.08.1967, Сильверстоун (GB)  | Роберт Андерсон — авария в испытательном заезде                                              |
| 07.07.1968, Руан (F)           | Жо Шлессер — авария в гонке                                                                  |
| 01.08.1969, Нюрбург (D)        | Герхард Миттер — авария на тренировке                                                        |
| 21.06.1970, Зандфоорт (NL)     | Пирс Кэридж — авария в гонке                                                                 |
| 05.09.1970, Монца (I)          | Йохен Риндт — авария на тренировке                                                           |
| 29.07.1973, Зандфоорт (NL)     | Роджер Вильямсон — авария в гонке                                                            |
| 06.10.1973, Уоткинс-Глен (USA) | Франсуа Север — авария на тренировке                                                         |
| 22.03.1974, Кялами (ZA)        | Питер Ревсон — авария в испытательном заезде                                                 |
| 06.10.1974, Уоткинс-Глен (USA) | Хельмут Кениг — авария в гонке                                                               |
| 27.04.1975, Барселона (E)      | 5 зрителей погибли после аварии "Лолы" Р.Штоммелена                                          |
| 20.08.1975, Грац (A)           | Марк Дону — скончался от сердечного приступа (шок после аварии на "Остеррайхринге")          |
| 05.03.1977, Кялами (ZA)        | Томас Прайс — авария в гонке, в которой погиб 1 судья                                        |
| 29.08.1977, Брэндс-Хэтч (GB)   | Брайан Мак-Гуэйр — авария в испытательном заезде                                             |
| 22.10.1977, Готемба (J)        | 2 зрителя погибли после аварии "Феррари" Ж.Вильнева                                          |
| 11.09.1978, Милан (I)          | Ронни Петерсон — скончался от ран и ожогов, полученных в аварии в гонке на "Монце"           |
| 01.08.1980, Хоккенхайм (D)     | Патрик Депайе — авария в испытательном заезде                                                |
| 08.05.1982, Лювен (B)          | Жиль Вильнев — скончался от ран, полученных в аварии на тренировке в Цольдере                |
| 13.06.1982, Монреаль (CDN)     | Риккардо Палетти — авария в гонке                                                            |
| 15.05.1986, Ле-Кастелле (F)    | Элио де Анджелис — авария в испытательном заезде                                             |
| 30.04.1994, Болонья (I)        | Роланд Ратценбергер — скончался от ран, полученных в аварии на тренировке в Имоле            |
| 01.05.1994, Болонья (I)        | Айртон Сенна да Силва — скончался от ран, полученных в аварии в гонке в Имоле.               |

Снимки этой аварии 9 июля 1989 года обошли чуть-ли не все автомобильные издания мира и надолго сделали доказательством суперпрочности углепластиковых монококов. В первом же повороте Гран-при Франции "Марч" Маурицио Гужельмина перевернулся, в аварию были вовлечены еще четыре автомобиля, однако и Гужельмин (справа), и остальные отделались легким испугом.



пасности следить за ходом гонки, быть в курсе даже самых незначительных инцидентов на трассе, а телефоны — связаться с постами наблюдения, спасательными машинами и медицинской командой.

Постепенно нормы безопасности в формуле 1 становились все строже. В семидесятые и в начале 80-х годов боковины монококов и боковые короба с каналами выхода воздуха выполнялись из деформируемых энергопоглощающих материалов. Правда, если размеры кузовных элементов были точно заданы, деформируемость материала не оговаривалась. На случай фронтального столкновения установили минимальные требования к передней части монокока. Однако спортивные комиссары часто довольствовались лишь заверениями фирм-изготовителей, что конструкция соответствует требованиям безопасности. Было ли так на самом деле, подчас выяснялось только после аварии.

Еще один, и может быть, самый большой шаг вперед в обеспечении безопасности пилота внесли, несомненно, композитные материалы — полимерные волокна в композиции с эпоксидной смолой. Пионером в их использовании по традиции стал "Лотос". ФИА вначале скептически отнеслась к композитам. Специалисты опасались, что в случае аварии очень легкая конструкция монокока разрушится. На деле все оказалось иначе. Удельные прочностные показатели металлических конструкций гоночного автомобиля не идут ни в какое сравнение с композитными. Так, прочность на скручивание отсека водителя из углеволокна выше по сравнению с алюминиевой кабиной

на 65 процентов. Сегодня можно смело сказать, что несколько пилотов формулы 1 остались живы благодаря высокой прочности новых материалов. Сегодня почти все детали кузова автомобиля Ф1: оболочка монокока, перегородки, днище, носовой обтекатель с крепящимся к нему антикрылом, капот, поддон двигателя и диффузор, боковые короба, главная, торцевая плоскости и закрылок заднего крыла, — выполнены из полимерных материалов.

Внешняя оболочка монокока имеет трехслойную конструкцию. Наружный слой выдерживают в автоклаве под максимальным давлением в 6,9 атмосферы, а средний сотовый и внутренний слои — под давлением, не опасным для среднего слоя — 3,45 атмосферы. Термическая обработка и делает оболочку такой прочной.

Впереди монокока устанавливается носовой обтекатель. При фронтальном ударе он деформируется таким образом, что зона потери формы не достигает ног водителя. Чтобы определить прочность моделей, участвующих в чемпионате мира формулы 1, ФИСА в 1984 году разработала обязательные тесты. Все монококи испытывались на фронтальное столкновение независимой организацией под строгим наблюдением двух инженеров Федера-

**А вот авария Мартина Доннелли через год на тренировке Гран-при Испании стала тревожным звонком. Страшная сила буквально разорвала монокок пополам. И все же ирландец остался жить — хоть и прикованным к инвалидной коляске.**



старте. Ускорения фиксируются приборами, закрепленными либо на салазках, либо на груди манекена.

Скорость "прикладывания" к бетонной стене кажется малой, однако, во-первых, по мнению специалистов, на соревнованиях крайне редки случаи, когда машина врежется в препятствие точно под углом 90°, а, во-вторых, следует учесть, что даже при такой скорости сила удара салазок составляет 23,6 тонны.

При проведении теста инженеров ФИА интересует действие ускорения на гонщика — средняя и максимальная нагрузки, масштабы деформаций. Если средняя нагрузка превышает 25g ( $1g = 9,81 \text{ м/с}^2$ ), считается, что машина не прошла испытания. Объясняется это тем, что в таком случае на гонщика действует

непомерная сила, опасная для его здоровья. Чтобы уменьшить нагрузку, носовой обтекатель при ударе обязан укорачиваться в пределах 20—25 см, зона деформации при этом не должна достигать

ции. Не прошедшие испытания модели не допускались к соревнованиям.

В 1991 году команды обязали подвергать каждый новый автомобиль экзамену на безопасность, включающему восемь пунктов.

Сначала проводится тест на фронтальное столкновение. "Голый" монокок, привинченный к салазкам (для этого используются точки крепления двигателя) со скоростью 39,6 км/ч сталкивается с бетонной стеной. Топливный бак, заполненный водой, и огнетушитель находятся в закрытом отсеке за сиденьем пилота. На сиденье — манекен весом минимум 75 кг, который пристегнут шеститочечным ремнем безопасности. Перед тестом на салазки нагружают такое количество балласта, чтобы полная масса составила 780 кг — примерно столько весит машина на



**Схема расположения эвакуационных кранов на трассе Имола.**



Обязательным элементом каждого Гран-при стали передвижные медицинские центры, напичканные самым современным оборудованием. Ну, а если этого окажется недостаточно, пострадавшего быстро доставят в ближайший госпиталь.

педалей. Более того, места крепления носового обтекателя к монококу не должны пострадать ни при каких обстоятельствах.

Покончив лобовым ударом с одним носовым обтекателем, его заменяют новым. Теперь предстоит испытания на прочность в поперечном направлении. В точку на расстоянии 40 см перед передней осью наносится удар силой в три тонны. Таким образом устанавливаются прочность "носа" и последствия бокового удара.

Затем приходит черед боковин монокока. В трех точках вдоль продольной оси (у передних перегородок монокока, у крепления ремней безопасности, у топливного бака) отсек водителя подвергают нагрузке — в течение 30 секунд на них действует сила в 2,5 тонны. При таком давлении внутренняя ширина монокока не должна уменьшаться более чем на 2 см, а через минуту после снятия давления остаточная деформация не должна превышать

1 мм. Наконец, на топливный бак по вертикальной оси оказывается давление 1,25 т плитой диаметром 20 см. Еще одна важная точка автомобиля — днище под топливным баком. В течение все тех же 30 секунд она без повреждений обязана выдержать нагрузку в 1 тонну.

И наконец, передняя (в 25 см от рулевого колеса) и задняя дуги безопасности. Обе они выдерживают одновременно в продольном и поперечном направлениях совокупное давление 7 тонн. Задняя дуга, кроме того, подвергается в вертикальном направлении воздействию силой в 7 тонн, причем ее прогиб не должен превышать 50 мм. В итоге, если испытатели не найдут отклонений от норм, монокок допускается к соревнованиям. В противном случае можно считать, что команда выбросила на ветер примерно сто тысяч швейцарских франков — в такую сумму обходится монокок.

Однако защитить пилота при

столкновении — только одно из требований к кузову. Не менее важно, чтобы при несчастном случае гонщик смог быстро покинуть автомобиль. Сегодня конструкция кокпита позволяет ему проделывать эту операцию, не снимая рулевого колеса, за 5 секунд. И тем не менее руль должен быть съемным для облегчения спасательных операций в более сложных ситуациях. Отметим, что с 1995 года ФИА распорядилась изготавливать кокпиты больших габаритных размеров, с тем чтобы пилоты солидной конституции нормально размещались в них и эвакуировались.

Как видим, за последние четверть века автогонки стали гораздо безопаснее. Подтверждает это и статистика. Вновь заглянув в мартинлог, мы можем отметить, что если в 50-е годы за рулем автомобилей формулы 1 простились с жизнью 11 пилотов, в 60-е и 70-е — по девять, то 80-е годы отняли у нас трех, а 90-е

пока двух гонщиков. Но высокая безопасность имеет и обратную сторону. Она привела к появлению диких нравов на трассах. В прошлом, когда каждый знал, что любое столкновение может иметь серьезные последствия, пилоты ездили осторожнее, чем сейчас. Гонщики середины 80-х — начала 90-х годов рискуют гораздо больше, чем их предшественники. Агрессивнее совершаются обгоны. Часто иного гонщика просто вытесняют с полотна дороги. Такие приемы в 50—70-е годы были немыслимы. Не только потому, что они неспортивны, но и из-за того, что смертельно опасны.

Настоящее буйство происходит во время квалификационных заездов. Некоторые пилоты отыгранные доли секунды ставят выше своей жизни. Последние инциденты на трассах формулы 1, думается, несколько охладят пыл излишне горячих спортсменов. ▀

Специальный подшлемник, так называемая "балаклава", как и комбинезон гонщика, выдерживает тридцать секунд в открытом пламени.



Медицинский вертолет и пожарно-спасательные автомобили — непременный атрибут любого этапа чемпионата мира.

Телевизионная система из десятков камер позволяет главному судье контролировать едва ли не каждый участок трассы.



# КАТАЛОГ Bimota

А.КАТКАРТ  
ФОТО А.ИМЕНЕС

Тот, кто стремится определять новые пути в развитии двухколесной техники, сразу же сталкивается с серьезной проблемой. Как только вы внедряете новую конструкцию, конкуренты тут же прыгают на подножку и применяют новшество на своих машинах — ведь им не нужно тратить время и деньги на придумывание новых идей. Можно, конечно, защитить себя патентами. Но тогда придется кормить акулий пасти патентных пошлин.





Именно это и произошло в последние годы с фирмой "Бимота". Компания, которая первой в мире начала серийное производство спортивных мотоциклов с алюминиевой диагональной рамой, плавающими тормозными дисками и четырехпоршневыми скобами, составными колесами, цифровыми системами многоточечного впрыска топлива и обтекаемыми, полностью закрытыми обшивками, позволила догнать себя другим фирмам, ухватившимся за ее идеи.

"Бимота" отложила совершенствование четырехцилиндровых моделей на второй план, сконцентрировав все силы на разработке шасси "Тези" и двухцилиндрового V-образного двухтактного двигателя собственной конструкции с впрыском топлива. "Но теперь мы контратакуем! — заявил новый президент компании, бывший босс фирмы "Белгарда-Ямаха" Вальтер Мартини. — Давно уже пора "Бимоте" сделать очередной шаг в конструкции шасси, и передовая концепция инженера Мар-

продаваться через сбытовую сеть японского концерна, то "Бимота" увеличит число торговых точек, дилеры "Сузуки" получат престижную модель для своих салонов, не конкурирующую напрямую с другими мотоциклами, а покупатели — улучшенный сервис и прочие удобства. Все, что требуется для осуществления этой прагматичной политики — чтобы "Сузуки" поставляла больше двигателей в соответствии с повышенным спросом.

А спрос я вам гарантирую. На какой бы модели с именем "Сузуки" на бензобаке вы ни ездили до сих пор, это не может подготовить вас к восторгу, который вы испытаете, сев на SB6, запустив двигатель и умчавшись в направлении заката. Более того, ни одна "Бимота" не может сравниться с этим мотоциклом! И прежде всего потому, что разработанное Маркони шасси системы "Прямое Соединение", — действительно новое слово в конструировании мотоциклетных рам.

При первом же взгляде на мотоцикл ваше внимание неизбежно привлечет широкая прямая полоса из авиационного сплава "Антикорд", соединяющая

том. Высота по седлу всего 755 мм по сравнению с 800 мм у "Хонда-Файр Блейд" или с 815 мм у "Сузуки-GSX-R1100W". При базе 1390 мм (по сравнению с 1485 мм у "Сузуки") мотоцикл кажется почти игрушечным. Чтобы подчеркнуть достижения "Бимоты", назову еще массу мотоцикла — 190 кг. SB6 ниже, короче и почти такая же легкая, как 600-кубовая "Хонда-CBR" (810 мм / 1405 мм / 185 кг).

Но не оказалась ли эта малышка такой же валкой и нервной, как 250-кубовые гоночные мотоциклы, на которые она столь похожа? Ничего подобного: волшебная палочка Маркони дала "Бимоте-SB6" такие качества, что после целого дня, проведенного вместе с испытателем фирмы Джанлукой Джалассо на извилистых дорогах к югу от Римини, я мог лишь изумляться поведению мотоцикла.

Во-первых, эта компактная машина обладает превосходным "выстреливающим коэффициентом": поскольку она кажется такой маленькой, то соблазняет вас полностью использовать тот потенциал динамики, которым обладает. Сцепление шин с дорогой таково, что вы можете в крутом повороте почти скользить боко-



кони "Прямое Соединение" полностью отвечает этому требованию.

На осеннем миланском "Мотошоу" 1993 года наибольший интерес вызвали две новинки, напомнившие о давних страницах в летописи "Бимоты". Двигатели, вокруг которых Пьерлуиджи Маркони построил свои великолепные рамы, предоставлены не "Ямахой", а концерном "Сузуки", моторы которого в 1976 году послужили основой для самого первого дорожного мотоцикла фирмы "Бимота-SB2".

Сейчас две компании вновь выступили одной командой, выставив две новые модели: SB6 с двигателем "Сузуки-GSX-R1100" и SB7 с мотором GSX-R750W, оснащенный разработанной "Бимотой" системой впрыска топлива "TDD-Вебер". Производство SB6 началось на заводе в Римини в конце 1993 года. А до конца нынешнего года планируется выпустить 300 машин.

Но интерес к новым мотоциклам настолько велик, что можно вообразить фирму заваленной заказами. Правда, определяющим фактором будет чрезвычайно высокая цена — за SB6 вам придется выложить 34 миллиона лир в Италии или 36000 марок на главном для "Бимоты" немецком рынке. Удачная покупка? Прежде чем ответить, учтите, что это все же на двадцать процентов дешевле, чем "Хонда-RC45", которая хоть и оснащена впрыском топлива, но далеко не столь быстроходна. И поскольку во многих странах эти модели будут

отфрезерованные из того же материала рулевую колонку и узел крепления заднего маятника. По сути, это общепринятая ныне диагональная алюминиевая рама, впервые примененная для спортбайков на модели "Бимота-YB4" в 1986 году, но доведенная до своего логического завершения.

Жесткость рамы увеличена при одновременном снижении массы — она на 20 процентов легче, чем рама "Бимоты-YB8". Такой выигрыш впечатляет, особенно если вы снимете бензобак и посмотрите, насколько тонки несущие элементы рамы. Но благодаря глубине профиля, жесткость на скручивание увеличена, и к тому же мотоцикл стал уже.

Хотя элегантная простота конструкции Маркони очевидна, главная ее особенность проявляется, лишь когда вы сядете на мотоцикл. Какой он крохотный! И очень, очень низкий. Он совершенно не похож на другие мотоциклы и кажется невероятным, что на нем установлен двигатель рабочим объемом 1074 см<sup>3</sup>, развивающий 156 л.с. при 10000 об/мин на коленвале — или 142 л.с. в том месте, где задняя шина соприкасается с асфаль-

тиной обтекателя по земле. Несмотря на короткую базу, мотоцикл устойчив при прохождении скоростных виражей. Управляемость заслуживает самых высоких похвал, руль очень легкий — эта машина устанавливает новые стандарты для мотоциклов с двигателями рабочим объемом более литра, превосходя в этом отношении даже 750-кубо-

вые супербайки.

Но как удалось достичь столь фантастического результата? Главная задача, которую я поставил перед собой — изменить расположение центра тяжести по сравнению с "обычными" мотоциклами типа YB8 или "Ямаха-EXUP", с тем чтобы приблизить его к центру масс, — рассказывал Маркони. — В результате уменьшился полярный момент инерции, а благодаря этому улучшилась и управляемость, поскольку при изменении направления в меньшей степени сказывается маятниковый эффект. Эта задача потребовала совершенно новой концепции проектирования шасси, так как для достижения результата вы должны жонглировать несколькими переменными характеристиками, рискуя одной рукой перевернуть сделанное другой.

Почти вертикальное расположение блока цилиндров двигателя "Сузуки" немало помогло конструктору,

позволив максимально сместить двигатель к переднему колесу. Это укоротило базу, перераспределив нагрузку на переднее колесо, и уменьшило высоту седла. Угол наклона рулевой колонки 24 градуса, и водитель может изменить его на полтора градуса в ту или другую сторону с помощью эксцентриковых втулок. В базовом варианте соотношение массы мотоцикла без водителя, приходящейся на переднее и заднее колесо, составляет 53 : 47 — совершенно необычные цифры для четырехцилиндровых дорожных мотоциклов. Например, "Бимота-Фурано", созданная с использованием опыта мотогонок, имеет соотношение всего 51 : 49.

Такой эффект достигнут отчасти за счет того, что здоровенный аккумулятор, необходимый для 1100-кубового двигателя, размещен в носу обтекателя, сразу за двойными фарами. Полностью регулируемые разрезные рукоятки руля заметно шире, чем применяемые обычно на "Бимотах" — это решение помогает дополнительно загрузить передок весом водителя.

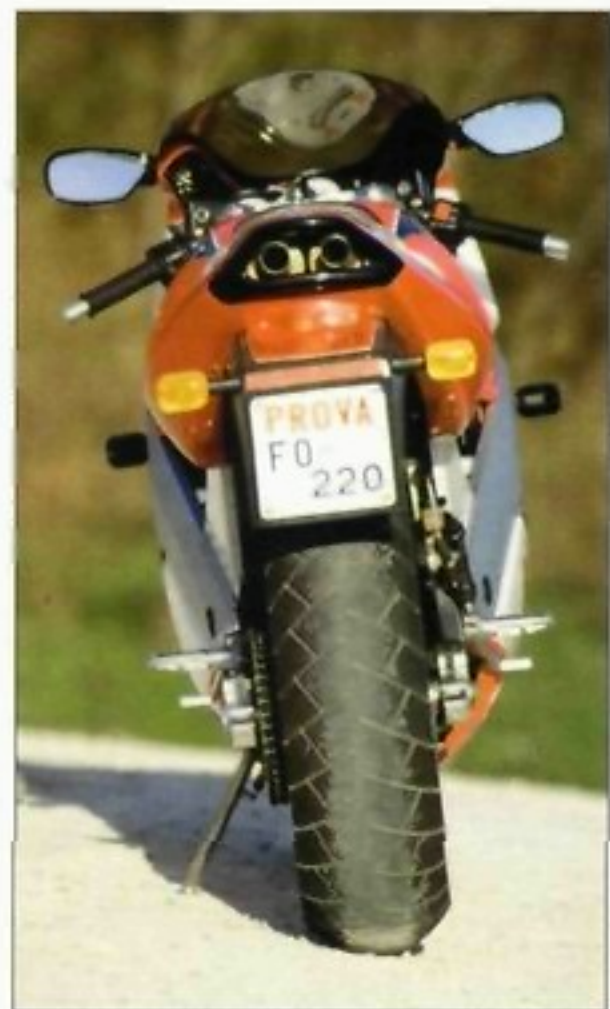
К тому же, благодаря низкому сидению и удивительно просторному размещению водителя, не возникает никакой усталости и никаких болей даже после цело-

ности дороги. Это очень устойчивый мотоцикл, несмотря на короткую базу.

Конечно, такие характеристики были бы невозможны без тщательного подбора подвесок. Прежде чем презрительно фыркать по поводу отсутствия у SB6 перевернутой вилки, приглядитесь: на нижние трубы нанесен миллиметровый слой углепластика, что позволило "состричь" с них два миллиметра алюминиевого сплава, тем самым обеспечив очень легкую, но прочную структуру. По словам Маркони, 46-миллиметровые несущие трубы вилки "Пайоли" при резком торможении менее податливы, чем перевернутая вилка. Задний амортизатор "Олинз", сдвинутый вправо для экономии места, соединен с рычажным механизмом, обеспечивающим прогрессивную характеристику, и обладает широчайшим диапазоном регулировки предварительного натяжения, усилия сжатия и отбоя. Передняя вилка также регулируется по усилию сжатия и отбоя.

На дороге она производит такое впечатление, как если бы тоже обладала встроенным механизмом для создания прогрессивной характеристики — мягко сглаживает маленькие неровности и рябь на дорожной по-

хоть разок крутаните резко ручку газа — и вы ощутите еще одну сторону привлекательности этого мотоцикла. Двигатель "Сузуки" и без того нельзя было назвать "зажатым" в отношении мощности и динамики, но пересаживаясь из 231-килограммового GSX-R1100W в 190-килограммовую SB6, он производит впечатление просто устрашающее — тем более что "Бимота" прибавила еще 7—12 дополнительных "лошадок" в диапазоне средних оборотов, от 5 до 8 тысяч об/мин, благодаря собственной выпускной системе с увеличенным проходным сечением. Это потребовало соответственного увеличения выпускных каналов, что "Сузуки" делает сама перед отправкой двигателей в Италию — подтвержде-



го дня, проведенного в седле. "Бимота-SB6" — один из тех мотоциклов, с которыми вы сливаетесь в единое целое, а не чувствуете себя сидящим как на насесте. "Бимота-DB2SR", участвовавшая в нашем пробеге, производила впечатление примитивно-старомодной на фоне этого мотоцикла, и я подозреваю, что то же самое можно сказать о большинстве четырехцилиндровых спортивных мотоциклов. Управляемость просто сказочная: SB6 мягко вкручивается в повороты, ее поведение в высшей степени контролируемое и послушное, так что крутой горный серпантин ложится под колеса с исключительной легкостью.

Я уже предоставил слово Маркони, объяснившего, что ключевым фактором было снижение полярного момента. И когда вы едете на SB6, вас не надо в этом убеждать — настолько легко и предсказуемо мотоцикл меняет направление движения. Короткая рама компенсирует любое уменьшение маневренности, которое может вызвать традиционная рулевая геометрия, а при наклонах на длинных скоростных виражах в вашу пользу играет низкий центр тяжести — прямо как на "Дукати-Супермоно" с его горизонтальным одноцилиндровым двигателем и низким шасси. "Бимота" попыталась достичь того же эффекта для тяжелого четырехцилиндрового мотоцикла — и это ей удалось. Никаких вихляний или ерзаний, когда в наклоне вы наезжаете на неров-

верхности, но становится ощутимо жестче на солидных ухабах. Ездовые качества очень высоки, отчасти благодаря пружинам вилки с двойным шагом навивки, отчасти — успехам "Пайоли" в совершенствовании внутреннего демпфирования. Сейчас итальянцы тесно сотрудничают с японской фирмой "Кайяба" — видимо, этим и объясняется такое резкое улучшение качества продукции "Пайоли".

Неплоха и характеристика задней подвески — для меня было сюрпризом, насколько велико сцепление с дорогой задней шины, несмотря на то, что столь значительная масса приходится на переднюю. Но в то же время, хотя подвеску и не назовешь жесткой, отдача после сжатия наступает несколько быстрее, чем хотелось бы. Возможно другое соотношение рычагов подвески обеспечило бы лучшее ощущение, или же мне стоило побольше помучиться с регулировкой амортизатора — но один день для такой работы слишком короток.

Безусловно, в первую очередь привлекает внимание новая конструкция шасси и управляемость SB6, но

ние того, насколько тесна кооперация между двумя компаниями.

До 4000 об/мин ничего особенного не происходит, хотя и столь скромных оборотов вам вполне хватит для прогулки по городу. Но начиная с этого порога мощность растет быстро и настойчиво, превосходя в этом отношении серийный "Сузуки", который приходит в форму лишь при оборотах выше 6500 об/мин. Без преувеличения могу сказать — SB6 обладает самой захватывающей динамикой разгона из всех дорожных мотоциклов, на которых я ездил. Хотя для того, чтобы выжать все из этой машины, вам необходимо поддерживать высокие обороты двигателя с помощью легко переключающейся пятиступенчатой коробки передач. Интересно, сколько протянет задняя шина у такого мотоцикла? Не думайте, однако, что вы встретите проблемы с использованием этой мощности: 40-миллиметровые карбюраторы "Микуни-Слингшот" обеспечивают плавный прирост мощности, и ручка газа вращается удивительно легко для таких больших карбюраторов. Все же несомненно, что карбюраторы с плоским дросселем увеличили бы пиковую мощность и заставили бы ваш пульс биться куда чаще.

Когда я впервые увидел чертежи SB6 в апреле 1993 года, она больше походила на сглаженную "Бимоту-Тези ES", чем на нынешний дизайн. Но все же внешность очень эффектна, и диагональная рама служит главным элементом формы. Лобовое стекло, несмотря на малую высоту, обеспечивает удивительно хорошую защиту, а поразительно широкий для спортивного мотоцикла руль очень удобен в городском движении. Заднего подрамника нет: стеклопластиковая основа седла имеет углепластиковые вставки, успешно выполняя несущую функцию.

Джалассо проверил это сам, проехав во время отпуска с подружкой три тысячи километров по Греции на экспериментальной SB6 с дополнительным сиденьем и подножками для пассажира. Нет, такой вариант выпускать пока не собираются: это чистокровный одноместный мотоцикл. Но седло настолько хорошо защищено от тепла двух мощных глушителей, встроенных в заднюю часть мотоцикла, что такой вариант, несомненно, появится в будущем. В целом, внешность задней части мотоцикла очень чистая и стройная, хорошо сочетается с общим впечатлением малого размера. Даже боковая подставка — обычно жутко длинная на итальянских мотоциклах — разумной длины и объединена с выключателем зажигания, вырубаящим его при попытке включить передачу с откинутой подставкой.

Единственное, на что я могу пожаловаться в этом прекрасно продуманном мотоцикле, — приборы. Они производят великолепное впечатление до тех пор, пока вы не попытаетесь на них что-либо прочесть. Белые стрелки спидометра и тахометра, сливаясь с белым фоном, совершенно не видны. Цифры также слишком малы. Пятёрка за дизайн, двойка за практичность.

Были времена, когда многие итальянские мотоциклы не слишком отличались друг от друга в ежедневной эксплуатации, но SB6 — нечто совершенно особенное. Насыщенная новинками и превосходно спроектированная, она открывает новую главу в конструкции шасси. Так что, несомненно, пройдет какое-то время, и мы вновь увидим, как другие фирмы копируют "Бимоту". Я же, проехавшись на этом мотоцикле, могу лишь сказать, что коммерческий успех, который ожидает SB6 после ее появления на рынке, будет вполне заслуженным. А 750-кубовая "Бимота-SB7" с впрыском топлива и идентичной ходовой частью может рассчитывать на высшие лавры в категории "супербайк".

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА БИМОТА SB6

### ДВИГАТЕЛЬ

|                              |                                                                                                       |
|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Тип                          | 4-цилиндровый, 4-тактный, рядный, с двумя верхними распределительными валами и жидкостным охлаждением |
| Диаметр цилиндра/ход поршня  | 75,5/60 мм                                                                                            |
| Рабочий объем                | 1074 см <sup>3</sup>                                                                                  |
| Степень сжатия               | 11,2:1                                                                                                |
| Максимальная мощность        | 156 л.с. при 10000 об/мин                                                                             |
| Максимальный крутящий момент | 12,0 кгм при 9000 об/мин                                                                              |
| Карбюраторы                  | четыре "Микуни-Слингшот", диаметр диффузора 40 мм                                                     |
| Зажигание                    | конденсаторное, "Сузуки", с 12-вольтовой батареей                                                     |

### ТРАНСМИССИЯ

|                   |                                 |
|-------------------|---------------------------------|
| Сцепление         | многодисковое, в масляной ванне |
| Моторная передача | шестернями                      |
| Коробка передач   | пятиступенчатая                 |

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

|                   |                                                                                                                       |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Рама              | типа "Прямое Соединение", из алюминиевого сплава, диагональная                                                        |
| Передняя подвеска | телескопическая вилка "Пайоли" с несущими трубами диаметром 46 мм                                                     |
| Задняя подвеска   | алюминиевый маятник с полностью регулируемым амортизатором "Олинз" и рычажным механизмом прогрессивной характеристики |
| Тормоза передние  | "Брембо", два литых плавающих диска диаметром 320 мм с четырехпоршневыми скобами                                      |
| задние            | "Брембо", один стальной диск диаметром 230 мм с двухпоршневой скобой                                                  |
| Шины передние     | радиальные, 120/60ZR17 "Мишлен TX11TL"                                                                                |
| задние            | радиальные, 180/55ZR17 "Мишлен TX23TL"                                                                                |

### ОБЩИЕ ДАННЫЕ

|                              |           |
|------------------------------|-----------|
| База                         | 1390 мм   |
| Угол наклона рулевой колонки | 24 ± 1,5° |
| Вылет                        | 94 мм     |
| Высота по седлу              | 755 мм    |
| Сухая масса                  | 190 кг    |
| Объем бензобака              | 17 л      |
| Максимальная скорость        | 275 км/ч  |



# ВРЕМЯ ТИТАНОВ

## Предвестники "гоночных войн"

1899—1901

— Да, да, мсье, вы не ошиблись! Автомобиль — это именно то, что нужно человеку с Вашим положением, — солидный, средних лет продавец с густой каштановой бородой говорил неторопливо и очень убедительно. — Можете быть уверены, через пять лет только бедняки будут ездить на лошадях. Автомобиль намного быстрее и выносливее. Вот, обратите внимание на этот прекрасный экземпляр, который фирма выпускает с прошлого года. Совсем недавно состоялись грандиозные состязания автомобилей "Тур де Франс". Там наш "Жорж Ришар" промчался от Парижа до Нанси за восемь часов! А на участке Париж—Виши — около 250 лье, между прочим, — показал среднюю скорость 33 километра в час. Среднюю, заметьте, не максимальную! Достаточно заплатить 12 тысяч франков, и через полгода вы получите точно такой автомобиль.

Этот разговор состоялся в парижском магазине фабрики "Жорж Ришар". Но точно такие же — или очень похожие — монологи выслушивали покупатели в Лионе и Тулузе, Марселе и Клермон-Ферране, Бордо и еще десятках французских городов и городков.

Шел 1899 год. Год, когда вся страна была охвачена невиданной доселе болезнью — автомобилизацией. Судите сами: если в 1890 году во Франции было шесть фирм, производящих самодвижущиеся экипажи — паровые, электрические и бензиновые, — а через пять лет их стало 18, то еще спустя четыре года на французском рынке появилось 110 автомобильных фирм! Разумеется, большинство их составляли карликовые мастерские, собиравшие единичные экземпляры. Однако были и настоящие гиганты. Например, завод семейства Пежо выпустил в 1899 году триста автомобилей, "Морс", годом раньше — двести. А фабрика братьев Рено, открывшая свои двери лишь в феврале 1899-го, к августу сделала шесть десятков машин. Именно таким крупным предприятиям, для которых автомобилизация была не просто модным поветрием, а в первую очередь способом обогащения, нужна была реклама. И чем громче, тем лучше. Так что идея грандиозной гонки, можно сказать, витала в воздухе.

Вот почему, воодушевленные недавним успехом гонки Париж—

Амстердам—Париж, руководители Французского автоклуба решили устроить нечто из ряда вон выходящее. 2173 километра — это почти на пятьсот километров больше, чем самая протяженная к тому моменту Париж—Марсель—Париж. Маршрут, проходивший от Парижа через Нанси, Аквиран, Виши, Клермон-Ферран, Нант, Кобург, Ле-Ман (между прочим, во всех этих городах были автомобильные фирмы), словно кольцом охватывал Францию. Поэтому соревнования так и называли — "Тур де Франс", Круг по Франции.

По приглашениям, разосланным Автомобиль-Клубом, на старт вышли 48 экипажей на машинах трех различных классов — мотоциклы, ватюретки (четыре колеса и массой до 400 кг) и собственно автомобили. Как писал современник этих событий французский журналист Сювестр: "Тур де Франс" оккупировали три крупных автозавода — "Панар-Левассор",

"Морс" и "Амедей Болле-сын". Техническое преимущество было, похоже, на стороне "Морса" — его машины на 4 л.с. превосходили прошлогодние "панары". Зато главному инженеру и "играющему тренеру", как сказали бы мы теперь, Рене де Книфффу удалось собрать под свои знамена очень сильных гонщиков. За "Панар-Левассор" выступали, по-

мимо самого де Книффа, Фернан Шаррон, Леонс Жирардо, граф Гастон де Шасслу-Лоба — цвет тогдашнего автоспорта. А вот "Морс" выставил Антони, Альфреда Левега — несмотря на победы весной и в начале лета этого года большого авторитета они себе еще снискать не успели — и бельгийца Камиля Женатци, вся слава которого ожидала в ближайшем будущем. "Торпедками" Амедея Болле управляли Этьен Жиро и совсем уж мало известный француз Буало де Кастельно.

Среди ватюреток вне конкуренции, безусловно, была заводская команда фабрики "Дековиль" — Фернан Габриэль, Леон Терри и Обен Ульманн. У мотоциклистов наибольшей популярностью пользовался "Де-Дион-Бутон". Лишь немногие выбрали французские же машины "Астер".

И 18 июля ранним утром, — как это было в обычае тогда и останется еще на долгие годы — гонщики один за другим, с минутным интервалом стартовали из Парижа. По сравнению с драмой, разыгравшейся тремя годами раньше на трассе Париж—Марсель, и увлекательным боевиком французско-голландской гонки 1898 года, "Тур де Франс", проходивший по живописнейшим местам Франции под жарким июльским солнцем, на скоростях порядка 30—70 километров в час, сегодня можно было бы назвать приятной прогулкой. Но 95 лет назад это было серьезнейшим испытанием людей и техники, связанное временами со смертельным риском.

Лидерство на первом, 290-километровом участке от Парижа до Нанси захватил Шаррон. За ним по пятам гнались его товарищи по команде "Панар-Левассор" во главе с де Книффом. В таком порядке и без особых приключений лидеры прошли второй этап от Нанси до Аквиграна протяженностью в 366 километров. А в конце третьего дня, между Сент-Этьеном и Виши произошел первый несчастный случай. Рене де Книфф только обошел Вильямса, как тот внезапно перевернулся



Фернан Шаррон

Сейчас трудно сказать с полной уверенностью, чего было больше в успехах этого человека — его таланта или технического превосходства "Панар-Левассора". Но тем не менее именно Шаррона называют первым великим пилотом в истории автогонок. Всего за пять лет (после шестого места в Париж—Берлин 35-летний француз оставил спорт) он одержал победы в четырех крупнейших гонках того времени.



Вильгельм Вернер

Имя этого человека почти стерлось из памяти потомков. Его даже путают с известным в 20-х годах Кристианом Вернером. А ведь именно этот солидный водитель-испытатель завода "Даймлер" принес первый успех в автогонках знаменитой в скором будущем трехлучевой звезде "Мерседеса".

и оказался в канаве. С риском потерять свое второе место и еще больше отстать от лидера шевалье вернулся, чтобы помочь потерпевшему.

Несчастный, лежавший на земле рядом с остатками своей машины, что-то пробормотал окровавленным ртом. Де Книфф наклонился ниже, пытаясь разобрать слова. "Давай-ка лучше двигай вперед, не трать на меня время!"

К счастью, это состязание в самоотверженности закончилось



Если бы не эти два человека, история автоспорта развивалась бы, несомненно, по-другому. Слева — Анри Бразье, один из первых создателей гоночных машин, талант которого принес славу марке "Морс", а потом фирме "Жорж Ришар", "Ришар—Бразье" и, наконец, собственно "Бразье". А справа — один из братьев — создателей "резиновой империи" Андре Мишлен.

благополучно. Де Книфф поручил раненого заботам врача, а сам ринулся догонять Шаррона. И навсегда вошел в историю автоспорта, как один из первых, получивших "приз справедливой игры". Еще во время гонки в адрес де Книффа со всех концов Франции пришло множество телеграмм с выражениями восхищения. А уже после финиша редактор "Журналь де спор" де Люсински подарил бельгийцу золотую булавку с головой пуделя из лабрадорита и выгравированными словами: "Моему другу де Книффу за его благородный поступок 19 июля в Тур де Франс"

Впрочем, до финиша было еще



В этом доме на площади Согласия в Париже до сих пор находится Французский автоклуб.

далеко. Неожиданно трудным оказался коротенький отрезок пути между Бурж-Арженталь и Ля Републик. Здесь участники нашли 12-километровый объезд. Идея срезать несколько километров выглядела заманчивой, однако дорога вела в гору — уклон составлял примерно 6—7 процентов. Уже на середине подъема автомобилистам пришлось поливать раскалившиеся моторы водой из бутылок. Хиз врезался в откос, Дегра потерял два колеса в результате столкновения с собакой. Авис залил в бензобак воду вместо топлива. А вот мотоциклисты просто поменяли шкивы ременной передачи, и их машины запросто преодолевали подъем. Один из них, Гляйце, даже покорила всех, пройдя этот самый сложный участок на невероятной, как тогда казалось, скорости 35 км/ч.

Этап Нант-Кобург, который предполагался спокойным, изобиловал авариями. Все началось на выезде из Нанта, где местное население, недовольное действиями судей, освистывало организаторов и обзывало их лгунами. Потом вынужден был сесть на парижский поезд де Корре. Сломался поршень мотора его автомобиля. И наконец, на выезде из Ле-Мана Шаррон за-

метил, что сломался алюминиевый подшипник передней передачи. Что делать? До Аленкона не так уж далеко — 40 километров, но как туда добраться, ведь у машины остался только задний ход!

Шаррон, не колеблясь, развернулся и десять лье проехал "пятясь", осыпаясь насмешками толпы, в то время как кучера проезжавших экипажей крутили пальцами у виска.

В Аленконе Шаррон встретился с Анри Клеманом и вдвоем они устранили неисправность. (Остановись мгновение, ты прекрасно! Вы представляете себе сцену: Сайнс и Мойя где-то на лесной опушке помогают

Шаррон в унынии сошел. Тем временем толпа элегантно купальщиков встречала прибывающих в Кобург. Молодые девушки с букетами цветов приветствовали первого — Левега на "Морсе", а через восемь минут Шасслу-Лоба, потом, через 22 минуты — де Книффа...

Здесь же, в Кобурге некий американский миллионер предлагал какие угодно деньги одному из участников за его автомобиль. В отчаянии от того, что не достиг успеха, чудак посулил главному хронометристу гонки, господину Витербо 10 лундуров за его голубую повязку. Но и тут не получил удовлетворения.

А самый теплый прием встретили участники в городке Перигю. Вот как описывает его в своей "Истории автомобиля" очевидец тех событий Сювестр: "После ужасной жары наших шоферов ожидал очаровательный прием в Перигю. Граф де Файолль, преданный президенту Автомобиль-Клуба, подготовил пышный въезд в город. Плотная, легкомысленно шумящая толпа, довольная неожиданным развлечением, встречала покорителей дорог. Графиня де Файолль приветствовала первого прибывшего — шевалье де Книффа — огромным букетом цветов. А затем все участники были приглашены любезными графом и графиней в их небольшой замок Ренессанс де Барбекан, на шампанское..."

Наконец, почти через неделю изнурительной гонки 21 экипаж вернулся в Париж. Внушительную победу одержали "панары" — первые



Барон Анри де Ротшильд

На рубеже веков автогонки были спортом еще более дорогим, чем сейчас, поэтому занимались им большей частью люди весьма не бедные. На снимке — отпрыск знаменитого семейства французских миллионеров за рулем 21-сильного "Даймлера-Феникс" на старте горной гонки в Шантелу, во Франции, в 1900 году.

четыре места заняли де Книфф, Жирардо, де Шасслу-Лоба и экипаж Фойт/Пинсон. Только пятым был де Кастельно, восьмым и девятым — Леверг и Женатци. Кроме аварии Вильямса, серьезных инцидентов на более чем двухтысячекилометровом пути из Парижа в Париж не случилось. А потому можно было ожидать, что и обычные обыватели, у которых нет-нет да проявлялась определенная "автомобилефобия", и власти, не жаловавшие, как показал начальный пример Париж—Амстердам—Париж, автогонки сменят гнев на милость. Но не все оказалось так просто.

В начале следующего, 1900 года на трассе состязаний для трициклов Париж—Рубуа произошла первая в истории автогонок авария со смертью зрителей. По Франции прокатилась волна протестов против "сумасшедших убийц на механических чудовищах". На целый месяц проведение автогонок в стране оказалось под запретом.

А ведь в это время Автомобиль-Клуб уже во всех деталях разработал новые "междугородние" состязания Париж—Тулуза—Париж, приурочив их к Всемирной выставке, проводившейся тогда в столице Франции. На приглашение стартовать откликнулись 73 экипажа. Причем в отличие от "якобы международной" Париж—Амстердам, в которой участвовали практически одни французы, на этот раз собирались выйти на старт пятеро бельгийцев и даже англичанин Селуин Фрэнсис Эдж на британской же машине "Нэпир".

Может быть, именно это обстоятельство заставило французские власти, хоть со скрипом, но разрешить гонку. 27 автомобилей, 14 вуатюреток, 31 мотоцикл и одна мотоциклетка утром 25 июля готовы были отправиться в 1348-километровый путь. В первый день их водителям предстояло без остановки через Мелюн, Фонтбло, Монтаржи, Гиень, Бурже, Шаторо, Лимож, Брив, Каор, Монтанбан и Помпиньян добраться до Тулузы, где участников ожидал день отдыха. 27 июля экипажи вновь отправлялись в Лимож, а на следующий день оттуда возвращались в Париж.



Открытие "автомобильной недели" 1900 года в Ницце — старт гонки Ницца—Марсель—Ницца.

Как и год назад, удача вновь улыбнулась поклонникам автоспорта. Главным и единственным, к счастью, врагом участников центрального соревнования сезона стала сорокаградусная жара.

более 13 часов и с трудом выбрался из машины. Этьен Жиро, приехавший вторым через несколько минут после лидера, выйдя из своего "Панар-Левассора", едва не упал в обморок.

Немного попортили нервы спортсменам... зеленщики. Дважды — сначала Луи Рено, в темноте на подъезде к Тулузе, а потом победитель двух гонок 1897 года, Париж—Дьепп и Париж—Труавиль, Жиль Уржьер, уже днем в городе Гиень — сбивали тележки торговцев овощами. И опять же, никаких серьезных последствий эти аварии не принесли. Если, разумеется, не считать разъяренных зеленщиков, которые вряд ли впоследствии стали приверженцами автоспорта.

Словом, две подряд "большие гонки", обошедшиеся не только без жертв, но и без крупных аварий, позволили сторонникам нового вида спорта с оптимизмом смотреть в будущее. И на первый год нового, двадцатого века автомобильные клубы Франции и Германии запланировали новую супергонку: Париж—Берлин.

Собственно говоря, первоначальная задумка была куда более грандиозной — ни больше ни меньше, как Париж—Санкт-Петербург. К сожалению, столица России так и



Анри Фурнье

Впервые 29-летний француз решил попробовать свои силы в гонках, выйдя на старт состязаний от Парижа до Тулузы и обратно в 1900 году за рулем мотоцикла. А в 1901-м он одержал победы в двух главных гонках года. Правда, после столь триумфального сезона его имя практически исчезло из списков не только победителей, но и призеров крупнейших соревнований. Лучшим его достижением было восьмое место в "Кайзерпрайсе" 1907 года.

не увидела гонок мирового уровня, а центральным событием сезона стал один из этапов планировавшегося марафона.

Кстати, впервые слово "сезон" прозвучало применительно к автомобильным состязаниям двумя годами раньше, во время "мертвого сезона" на Лазурном берегу. Жизнь



Леонс Жирардо

Французы называли его "вечно второй". Неудивительно, за свою карьеру Жирардо финишировал вторым в таких гонках, как Париж—Амстердам—Париж 1898 года, Ницца—Кастелана—Ницца и "Тур де Франс" 1899-го, Кубке Гордон-Беннетта 1900-го. А четыре года спустя, после тяжелой аварии, 41-летний Жирардо вынужден был оставить автогонки.



Рене де Книфф

На "Панар-Левассоре" на старте последнего этапа "Тур де Франс".



В Шампиньи перед стартом Париж—Берлин было настоящее столпотворение.

средиземноморских курортов зимой замирала. Так что для хозяев гостиниц, ресторанов, прочих увеселительных заведений Ниццы, Монако, Канна, Антиба гонки, в которых участвовала и на которые собиралась поглазеть самая блестящая публика, были просто манной небесной. В феврале-марте каждого года

в окрестностях Ниццы отныне стали проводить множество соревнований — от конкурсов автомобильной красоты до придуманных бароном и миллионером Анри де Ротшильдом рекордных заездов. Совсем скоро это приведет к возникновению ралли "Монте-Карло", а потом и Гран-при Монако.

Но вернемся в год 1901-й. По свидетельству журнала "Л'Ото-Вело", все было решено на ужине в Автомобиль-Клубе на парижской площади Согласия, в том самом здании, где и сейчас находится Французский автоклуб, сдающий один из этажей всемогущей ФИА. Гостем барона де Цюилена, графа де Диона, графа Шасслу-Лоба и шевалье де Книффа был вице-президент Немецкого автоклуба граф де Таллейран-Перигор.

Французские газеты тех лет писали, что состязания были "по обычаю" досконально продуманы. Однако, как кажется, доскональности явно добавили немецкая пунктуальность и дисциплина. Безопасности было уделено самое серьезное внимание. Автомобиль-Клуб даже выпустил специальные афиши с таким текстом:

#### Предупреждение

В силу разрешения господина префекта жители предупреждаются, что международная гонка легковых автомобилей, организованная Французским автоклубом и Обществом поощрения

развития автомобильной промышленности Франции, будет иметь место 27, 28 и 29 июня между Парижем и Берлином.

Машины пересекут территорию общины 27 июня между ... и ... часами. Извозчиков и автомобилистов просят строго держаться правой стороны и не препятствовать участникам гонки.

От немцев организацией ведал еще один дворянин — граф Адальберт Зиершторпф. Как отмечали очевидцы, благодаря его неутомимой деятельности на 800-километровом пу-

ти по территории Германии было расставлено 1700 одетых в специальную униформу чиновников, в обязанности которых входило не столько следить за действиями участников, сколько за публикой и состоянием дороги.

Кстати, именно это последнее обстоятельство внушало немцам наибольшую тревогу. Они даже специально пригласили Леона Серполле, владельца одноименного автозавода, гонщика и члена Клуба, за несколько дней до старта произвести инспекцию маршрута. Вот его отчет:

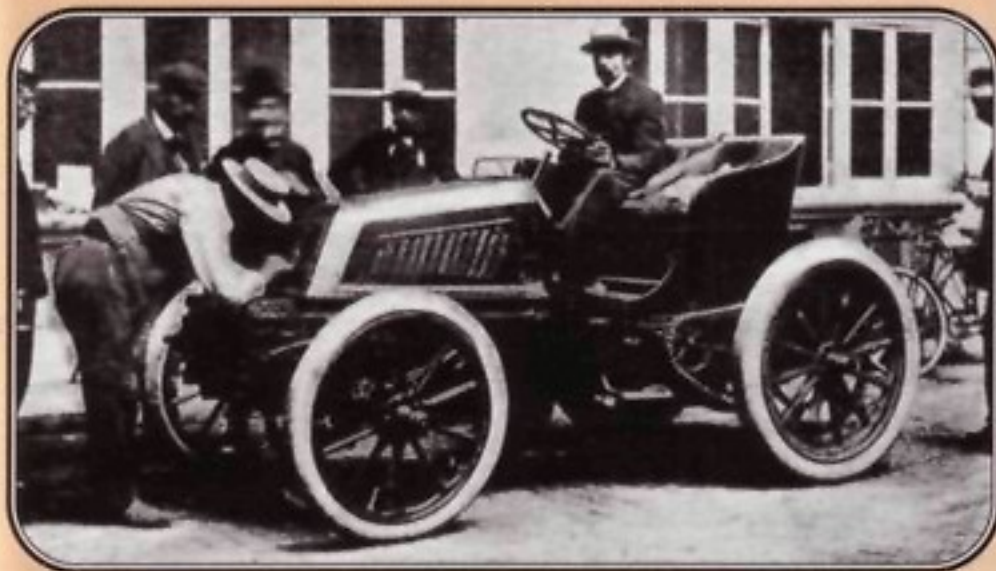
"В основном дороги были приемлемы, всегда широкие и ровные, во многих местах мощеные. Эти последние, кстати, напоминают как бы пополам разрезанное и вдавленное в землю яйцо. Езда по таким дорогам достаточно спокойна, во всяком случае лучше, чем по щебенке. Но сколько же на дорогах угольной пыли!..."

Однако, совершенно неожиданно для организаторов, в числе критиков оказались ... сами гонщики. Накануне старта в интервью газете "Ля Прессе" один из лучших гонщиков того времени Фернан Шаррон сказал: "Я с самого начала был противником ее проведения. И останусь им до тех пор, пока на наших плохих дорогах гоночные монстры более 900 кг весом будут на фантастических скоростях соревноваться с обычными легковыми машинами, как это предстоит нам в Париж—Берлин. Трудно даже представить все неприятности, что могут произойти в результате такого неравного соперничества."

Между тем в том же интервью Шаррон не высказал и тени сомнения в победе французских автомобилей и гонщиков. Как показали два розыгрыша Кубка Гордон-Беннетта, все остальные страны отстали в области автоспорта так далеко, что казалось, понадобятся многие годы, прежде чем немцы, англичане, итальянцы, американцы хотя бы приблизятся к французам.

И тем не менее, а может быть, именно благодаря этому обстоятельству гонка Париж—Берлин стала совсем особенной, не похожей ни на одну из предыдущих "больших гонок". Если состязания Париж—Руан в 1894 году впервые продемонстрировали возможности автомобильной промышленности, Париж—Бордо—Париж через год стали первым испытанием скорости и выносливости, а Париж—Марсель—Париж открыли эру профессионального автоспорта, то вторая в истории международная гонка стала первой, в ко-

| Год  | Маршрут                                  | Победитель                              | Дистанция (км) | Скорость (км/ч) |
|------|------------------------------------------|-----------------------------------------|----------------|-----------------|
| 1899 | Ницца—Кастеллана—Ницца (F)               | Г.Леметр (F)                            | 123            | 41,8            |
|      | Кливленд—Нью-Йорк (USA)                  | Александр Уинтон (USA) "Уинтон"         | —              | —               |
|      | Париж—Трувилль (F)                       | Антони (F) "Морс"                       | —              | —               |
|      | Париж—Остенде (F)                        | Альфред Левег (F) "Морс"                | —              | 52,3            |
|      | Париж—Бордо (F)                          | Фернан Шаррон (F) "Панар-Левассор"      | 565            | 49,4            |
|      | Бронфорд (USA)                           | Хирш П.Максим (USA) "Колумбия"          | 8              | —               |
|      | Сп-Франкоршам (B)                        | Рене де Книфф (B) "Пежо"                | 175            | 45,1            |
|      | Париж—Сен-Мало (F)                       | Антони (F) "Морс"                       | 56,6           | —               |
|      | Москва—Санкт-Петербург (R)               | Луи Мазин (F) "Клеман"                  | —              | —               |
|      | "Тур де Франс" (F)                       | Рене де Книфф (B) "Панар-Левассор"      | 2173           | 51,3            |
|      | Париж—Байона (F)                         | Альфред Левег (F) "Морс"                | —              | —               |
|      | Париж—Булонь (F)                         | Леонс Жирардо (F) "Панар-Левассор"      | —              | 53,9            |
|      | Брешиа—Кремона—Мантуя—Верона—Брешиа (I)  | Луиджи Стореро (I) "Де Дион-Бутон"      | —              | 47,6            |
|      | "Подъем в облака", Маунт Вашингтон (USA) | Фрилан О.Стекли (USA) "Стекли"          | 12,87          | 5,9             |
|      | Бордо—Базар (F)                          | Альфред Левег (F) "Морс"                | 59,6           | —               |
| 1900 | Ницца—Марсель—Ницца (F)                  | Рене де Книфф (B) "Панар-Левассор"      | 304            | 51,1            |
|      | "Сирокко дю Суд-Уэст", Париж—Париж (F)   | Рене де Книфф (B) "Панар-Левассор"      | 335            | 70              |
|      | Спрингфилд—Бабилен—Спрингфилд (USA)      | А.Л.Райкер (USA) "Райкер-Электрик"      | 80,45          | 39,1            |
|      | "Коппа Флорно" Падуя—Падуя (I)           | Винченцо Лянга (I) ФИАТ                 | —              | —               |
|      | Луга—Санкт-Петербург (R)                 | Ловиков (R)                             | 149,4          | —               |
|      | Париж—Руан—Париж (F)                     | Этьен Жиро (F) "Дековиль"               | —              | —               |
|      | "Критериум де Прованс" (F)               | Кавиль Женация (B) "Болид"              | 37             | 92              |
|      | Париж—Трувилль (F)                       | Альфред Левег (F) "Морс"                | 172            | 89,7            |
|      | "Кубок Гордон-Беннетта" Париж—Лион (F)   | Фернан Шаррон (F) "Панар-Левассор"      | 566            | 65,9            |
|      | Красное Село (R)                         | Павел Беляев (R) "Виниус"               | —              | —               |
| 1901 | Париж—Тулуза—Париж (F)                   | Альфред Левег (F) "Морс"                | 1348           | 50,4            |
|      | Бордо—Периго—Бордо (F)                   | Альфред Левег (F) "Морс"                | 318            | 77,9            |
|      | По (F)                                   | Козлен (F) "Пежо"                       | —              | —               |
|      | Ницца—Салон—Ницца (F)                    | Вильгельм Вернер (D) "Даймлер-Мерседес" | 392            | 57,9            |
|      | Ницца—Ла Турби (F)                       | Вильгельм Вернер (D) "Даймлер-Мерседес" | 51,4           | —               |
|      | "Джиро д'Италия", Турин—Милан (I)        | Феличе Насиро (I) ФИАТ                  | —              | 1642            |
|      | Париж—Бордо (F)                          | Анри Фуриье (F) "Морс"                  | —              | 85,3            |
|      | Париж—Берлин (F-D)                       | Анри Фуриье (F) "Морс"                  | 1208           | 71              |
|      | Москва—Санкт-Петербург (R)               | Луи Мазин (F) "Старлей"                 | —              | 706,5           |
|      | "Коппа Италия" (I)                       | Дж.Адами (I) "Панар-Левассор"           | —              | 58              |



Альфред Левег

*всегда отличался подчеркнутой элегантностью — даже за рулем, во время труднейшей гонки. На снимке — победитель Париж—Тулуза—Париж вскоре после финиша этих состязаний. Еще раз имя Левега попало в историю более чем через полвека. В 1955 году в Ле-Мане сын французского автогонщика, Пьер, на "Мерседес-Бенце" врезался в толпу зрителей. Эта авария унесла почти сотню человеческих жизней.*

торой такое громадное значение имела политика вообще и национализм — немецкий и французский — в частности.

На что же надеялись немцы? За четыре с половиной месяца до старта Париж—Берлин в По появился Вильгельм Вернер на "Мерседесе" фирмы "Даймлер". Эта машина, сконструированная Вильгельмом Майбахом, была оснащена 5,9-литровым мотором с четырьмя цилиндрами, развивавшим 35 л.с. при 1200 об/мин. Боковые клапаны впервые в мире имели механическое управление, что улучшало наполнение цилиндров горючей смесью. "Мерседес" проигрывал — и довольно значительно — французским машинам в максимальной мощности. Зато он мог похвастать прочной стальной рамой и колесами меньшего диаметра, что значительно улучшало управляемость, а также радиатором соотой конструкции и селективным механизмом переключения передач заменившим кулисную конструкцию, что повышало надежность машины. А это было важно, так как новый регламент разрешал экипажам обслуживать автомобили в течение четверти часа после финиша и часа до старта очередного этапа. Дебют "Мерседеса" в По оказался не слишком удачным — подвело сцепление. Однако после доводки на заводе в Каништадте Вернер приехал на Лазурный берег и заставил французов крепко задуматься — в течение "автомобильной недели в Ницце" он выиграл состязания Ницца—Салон—Ницца, на другой день горную гонку Ницца—Ля Тюрби и четырехсоткилометровую "гладкую" гонку, затем победил в заездах на милю и под занавес покори

рил конкурса автомобильной красоты. Все это пробуждало в немцах определенные надежды.

И все же из 105 экипажей, среди которых были 40 тяжелых (свыше 650 кг) автомобилей, 44 легких (свыше 400), девять вуватюретт, десять мотоциклов и две мотоциклетки, подавляющее большинство составляли французы. Главным же претендентом был 30-летний Анри Фурнье на новом "Морсе", 4-цилиндровый двигатель которого рабочим объемом 10100 см<sup>3</sup>(!) развивал 60 л.с. Что с ним могли поделаться два "Мерседеса"?

Несмотря на это, шумиха, поднятая немецкой прессой, ажиотаж, царивший в высшем обществе Берлина, призы, учрежденные императором Вильгельмом, королем Бельгии и президентом Французской республики, сделали свое дело. Победа в гонке стала делом чести каждого француза, немца, бельгийца, англичанина. А сами состязания из события чисто спортивного превратились скорее в политическое.

Поначалу французские газеты относились к этому явно неодобрительно. Но когда после первого 455-километрового этапа Париж—Аахен вперед вышел Фурнье, а все иностранцы сразу отстали, заметно подобрались к гонке. Стали даже печатать патристические стихи, а народ на улицах распевал песни в честь несомненной победы "французского оружия".

Но и по другую сторону границы не оставляли надежд. Во всяком случае 29 июня на берлинском ипподроме "Вестленд" на финише последнего 297-километрового этапа от Ганновера до немецкой столицы собрался весь цвет германского

дворянства. Принц де Реусс, князь Адольф Мекленбургский, принц Фредерик-Карл, князь Гогенлоэ, принц Таксис, принц Генрих Прусский, князь де Ратибор, граф де Таллейран-Перигор, граф Берольдинген, граф Ведель, адъютант императора барон Камилль фон Айнар, командующий гвардией граф Штраквитц, граф Зиершторпф, барон Блейхредер. Кроме того, посмотреть на финиш супер-гонки специально приехали господин Карнеги и барон Ротшильд, князь Орлов, посол Франции и многие, многие другие.

Задуманный немцами триумф не получился. Вернер на "Мерседесе" занял только 14 место в классе и 18 в общем зачете. Правда, Вильгельм II, как и подобает монарху, скрыл неудовольствие: "Мы от души радуемся сердечному согласию, установившемуся между автомобилистами Франции и Германии. Я выражаю свою благодарность и объявляю гонку Париж—Берлин удачно завершившейся".

Удачно? Для кого? Фурнье и "Морс" победили, обойдя второго призера, Жирардо более чем на час. "Панар-Левассор" тоже праздновал победу: в десятке — семь автомобилей этой марки. Прекрасно зарекомендовал себя Луи Рено — его миниатюрная, но очень приткая "вуватюреточка" показала восьмое место в общем зачете, обойдя даже победителя среди "легких авто" Этьена Жиро на "Панар-Левассоре". Впечатляющими не только для лауреатов королевских и императорских призов, но и для многих

гонщиков, не слишком удачно завершивших Париж—Берлин, оказались финансовые итоги состязаний. Они хорошо заработали, продав свои гоночные машины. Граф Орлов, барон Ротшильд, лорд Карна-вон платили огромные деньги — от 50 до 80 тысяч франков за автомобили де Книффа, Жирардо, Лиса.

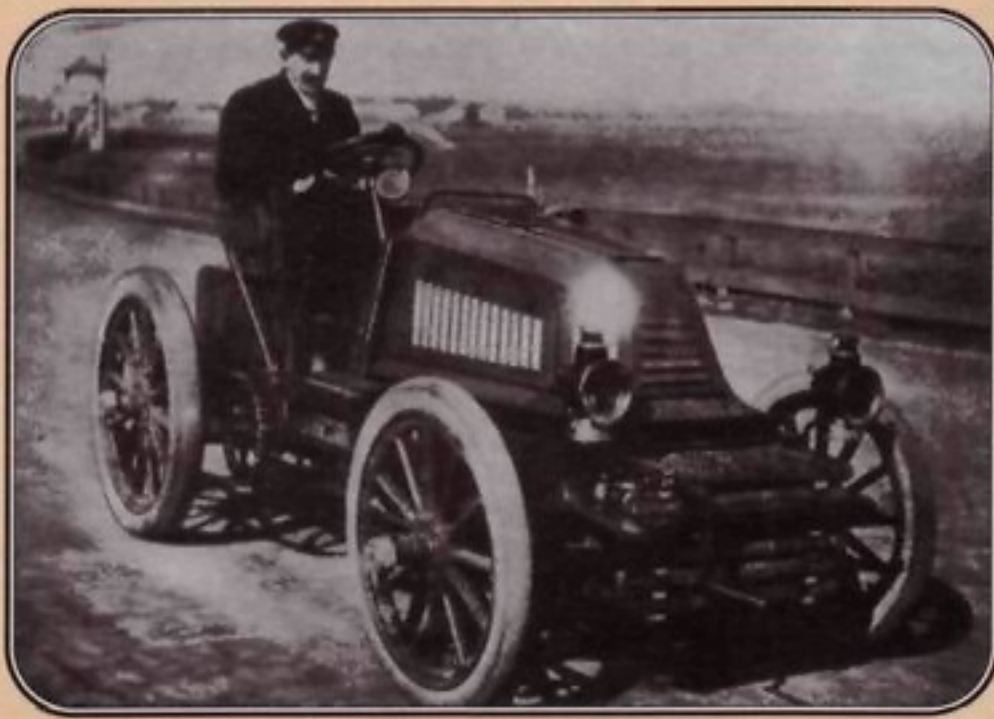
Словом, гонщики и автоспорт в целом были на вершине популярности. Миллионеры осыпали бесстрашных покорителей скорости золотым дождем, женщины — букетами цветов и поцелуями, а бедняки — восторженными криками на площадях Парижа, Берлина, Турина и многих других городов.

И все-таки в этом громком хоре восхищения рождались возмущенные голоса. Несколько аварий закончились для участников Париж—Берлин трагически. А недалеко от Реймса под колесами гоночного автомобиля погиб маленький мальчик.

Но теперь остановить все стремительнее раскручивающееся колесо автоспорта было уже невозможно. Ведь вслед за бизнесменами состязаниями самобеглых экипажей заинтересовались политики. А первая международная гонка двадцатого века стала предвестницей настоящей "гоночной войны", которая вскоре начнется на трассах Старого Света и будет продолжаться с переменным успехом вплоть до начала войны настоящей — Второй мировой.

*Окончание следует*

**А. МЕЛЬНИК**



*Гоночные автомобили "Морс" приняли эстафету у "панар-левассоров" на рубеже веков. На снимке — А.Фурнье за рулем "Морса" модели 1901 года. По сравнению с ее предшественницей, не слишком отличавшейся внешне (она на фото сверху), рабочий объем мотора возрос почти втрое — до 10100 см<sup>3</sup>, а мощность — с 16 до 60 л.с.!*

# ЗЛОСЧАСТНЫЙ МИЛЛИОН ДОЛЛАРОВ

А. МЕЛЬНИК

“Черт бы побрал этот миллион и тех, кто его придумал! Ну что стоило нам договориться...” — конечно, в чужую душу заглянуть очень непросто, но, похоже, именно так думал лидер нынешнего чемпионата “индикаров” Ал Анзер-младший после неожиданного и обидного поражения в Торонто, на девятом этапе первенства.

А началась история с миллионом более чем за месяц до гонки в Канаде. После финиша шестого этапа “Всемирной серии Индикар” в Детройте представитель “Интернешнл Менеджмент Груп” заявил победителю, Полу Трейси, что канадец имеет хороший шанс получить приз в один миллион долларов. Учрежденный организатором гонок в Детройте и Кливленде, “Быстрый миллион” должен был достаться тому, кто выиграет обе гонки, в обеих стартует в первой позиции и пройдет всю дистанцию с рекордным временем. Половину условий Трейси в Детройте выполнил. Осталось повторить это через четыре недели в Кливленде. Причем годом раньше такой трюк на берегу озера Эри канадцу уже удавался — он выиграл тогда с “поул-позишн”, установив рекорд гонки.

Впрочем, до этого участникам главного гоночного чемпионата Америки предстояло померяться силами на “Портленд Интернешнл Рэйсуэй”. Трасса, расположенная в живописном парке города Портленд, штат Орегон на северо-западе США, в ста с небольшим километрах от Тихоокеанского побережья — один из немногих автодромов “европейского” типа в серии CART. Может быть, поэтому в первый день квалификационных заездов экс-пилоты формулы 1, для которых такие трассы все же привычнее, были в первых рядах. Эмерсон Фиттипальди — 4-м, Маурицио Гужельмин — 8-м, Стефан Юханссон — 10-м, Тео Фаби — 12-м. А лучшее время в пятницу показал экс-чемпион мира Найджел Мэнселл.

На пресс-конференции после заездов он весь сиял: “Трасса трудная и увлекательная, одно удовольствие водить здесь. Надеюсь, завтра я вновь буду отвечать на ваши вопросы.”

Да, в субботу англичанин вновь появился перед журналистами после квалификации. Но уже не как обладатель лучшего результата. Несмотря на прямо-таки сверхчеловеческие усилия

— Найджел установил рекорд трассы — он не сумел удержать “поул-позишн”. На последней минуте получасовой “сессии” его обошел Анзер-младший.

И тон Мэнселла сразу изменился. “Мне бы, наверное, нужно покрасить свою “Лолу” в красно-белые “малборовские” цвета, — сказал он, кисло улыбаясь. — Потому что в окружении трех “Пенске” победить будет чрезвычайно трудно. Но мы будем делать все, на что способны, и верить в лучшее”. А его главный соперник, “маленький Ал”, сидя рядом, довольно ухмылялся: “Мы надеемся на те же результаты, что и в пяти предыдущих гонках. Я не вижу причин, которые помешали бы нам победить в шестой раз подряд”.

Какие там причины! Гонка в Портленде показала 70 тысячам болельщиков на трибунах и миллионам телезрителей абсолютное, полное, безоговорочное преимущество пилотов “Пенске”. Они делали на трассе, что хотели. Они состязались только между собой и совершенно заслуженно заняли на финише три первых места. И хотя целых 27 кругов Мэнселл шел вторым, опережая и Фит-



типальди, и Трейси, лидеру, Анзеру, он проигрывал уже 15 секунд, с трудом в то же время отбивая атаки бразильца. На прямой "Лола" под номером 1 не уступала "двойке" "Пенске", однако "Эмо" на значительно большей скорости входил в повороты. Наконец, в первом повороте 28 круга Фиттипальди очень эффектно, "на торможении" опередил англичанина, а через минуту в том же самом месте тот же маневр проделал Трейси. И чемпион "Всемирной серии" оказался только четвертым.

Кстати, первый после стартовой прямой поворот (он очень интересный и сложный — правый, левый, коротенькая прямая и широкий правый) стал самым зрелищным местом на трассе. Именно здесь столкнулись новичок Брайан Херта и опытный канадец Скотт Гудир, из-за чего единственный раз на трассу выехал "пейс-кар". И в этом же повороте в похожей ситуации Джимми Вассер лишил всех надежд Майкла Андретти, оторвав его "Рейнарду" левое переднее колесо.

Впрочем, эти коллизии нисколько не волновали лидера. "Я обеспокоился только однажды, — сказал после финиша Анзер. — Когда Роджер Пенске передал мне по радио, что Фиттипальди вышел на второе место. Я понял, что по моему следу выпустили настоящую гончую, и постарался прибавить".

Беспокойство "маленького Ала" было не напрасным. Бразилец медленно, но верно сокращал разрыв, а "пейс-кар" позволил свести его практически на нет — 0,3 секунды на 86 круге. В такой же ситуации год назад Фиттипальди, догоняя Мэнселла, заставил-таки англичанина ошибиться. Но нервы Анзера оказались крепче — он сумел отразить все атаки своего товарища по команде и одержал четвертую в сезоне и 23-ю за всю "индикардовскую" карьеру победу.



Пол Трейси.

Отрыв Анзера в чемпионате от идущего вторым бразильца дошел до 19 очков. Трейси же, после нескольких досадных сходов весной, и во все отставал более чем на пять десятков очков. А потому многие полагали, что в Кливленде более опытные пилоты "Пенске" позволят своему "младшенькому", 25-летнему канадцу, у которого сезон с самого начала не задался, выиграть хотя бы миллион долларов от IMG.

Первый день квалификационных заездов на временной трассе, проложенной по взлетным полосам и рулежным дорожкам аэропорта "Бурк Лейкфронт" на берегу озера Эри в Кливленде, штат Огайо, подтвердил эти предположения. "Такой стимул очень важен для команды, — серьезно поправляя перед телекамерой очки, говорил на пресс-конференции Трейси, победитель первой квалификации. — Эти деньги помогут нам больше вкладывать в дальнейшие испытания и исследования. Кроме того, каждый член команды — от секретарши до владельца — получит процент от при-

зового миллиона, очень неплохая приплата к концу года. Механиков это очень возбуждает".

Канадец не зря вспомнил о механиках. Трасса в Кливленде не только чрезвычайно скоростная — она самая быстрая из "временных" автодромов серии CART, — но и не слишком ровная. Такой характер требует скрупулезной настройки автомобиля. Здесь от добросовестности механиков зависит львиная доля успеха.

И предвкушая хорошую награду, те расстались. Все три "пенске" стояли на старте восьмого этапа "Всемирной серии" на первых трех позициях. Причем в начале 30-минутной квалификации Трейси налетел на пластиковый конус, прикрывающий посадочный огонь аэродрома, и повредил подвеску. Механики молниеносно заменили вышедшие из строя детали, Пол вновь умчался на трассу, показал прекрасное время, обойдя ушедших вперед во время его аварии Мэнселла и Фиттипальди. Но Ал Анзер за минуту до конца показал результат, на 0,167 секунды превышавший время канадца.

"Подумаешь, велика важность! — улыбался победитель. — Досадно, конечно, что Пол имел шанс заработать миллион и упустил его. Но это не беспокоит меня ни на йоту. Мой миллион — выигрыш чемпионата. Для этого мне нужен был "поул". И я его заработал..." Трейси пытался держаться молодцом: "Нет вопросов, я страшно разочарован. Но во всем есть и хорошая сторона — "Пенске" по-прежнему впереди".

И все же на пресс-конференцию в субботу он



"Лола-Хонда" Бобби Рейхола медленно, но верно набирает скорость.

| 7 этап  |                | BUDWEISER — G.I. JOE'S 200 |                       |    |             |
|---------|----------------|----------------------------|-----------------------|----|-------------|
| 26 июня |                | Портленд, США              |                       |    |             |
| 1.      | А.Анзер-мл.    | USA                        | Penske PC23 Ilmor     | 1  | 1:50.43,706 |
| 2.      | Э.Фиттипальди  | BR                         | Penske PC23 Ilmor     | 3  | —1,830      |
| 3.      | П.Трейси       | CDN                        | Penske PC23 Ilmor     | 4  | —22,112     |
| 4.      | Р.Гордон       | USA                        | Lola T94/06 Cosworth  | 7  | —58,721     |
| 5.      | Н.Мэнселл      | GB                         | Lola T94/06 Cosworth  | 2  | —58,766     |
| 6.      | Ж.Вильнев      | CDN                        | Reynard 941 Cosworth  | 5  | —1 кр.      |
| 7.      | А.Дзампедри    | I                          | Lola T93/06 Cosworth  | 21 | —1 кр.      |
| 8.      | С.Юханссон     | S                          | Penske PC22 Ilmor     | 13 | —1 кр.      |
| 9.      | Марко Андретти | USA                        | Lola T94/06 Cosworth  | 16 | —2 кр.      |
| 10.     | А.Фернандес    | MEX                        | Reynard 941 Ilmor     | 14 | —2 кр.      |
| 11.     | М.Грофф        | USA                        | Lola T94/06 Honda     | 20 | —3 кр.      |
| 12.     | Б.Рейхол       | USA                        | Lola T94/06 Honda     | 17 | —3 кр.      |
| 13.     | Р.Грофф        | USA                        | Penske PC22 Chevrolet | 24 | —3 кр.      |
| 14.     | А.Линдик       | NL                         | Lola T94/06 Ilmor     | 25 | —3 кр.      |
| 15.     | Ф.Фреон        | F                          | Lola T93/06 Cosworth  | 28 | —3 кр.      |
| 16.     | М.Смит         | USA                        | Lola T94/06 Cosworth  | 22 | —3 кр.      |
| 17.     | Д.Добсон       | USA                        | Lola T94/06 Cosworth  | 15 | —3 кр.      |
| 18.     | С.Шарп         | USA                        | Lola T94/06 Cosworth  | 18 | —4 кр.      |
| 19.     | П.Джонстон     | USA                        | Lola T93/06 Cosworth  | 27 | —5 кр.      |
| 20.     | М.Греко        | BR                         | Lola T94/06 Cosworth  | 26 | —5 кр.      |
| 21.     | Х.Мацусита     | J                          | Lola T94/06 Cosworth  | 30 | —5 кр.      |
| 22.     | Р.Бентли       | CDN                        | Lola T92/00 Chevrolet | 31 | —7 кр.      |
| 23.     | Р.Боззел       | BR                         | Lola T94/06 Cosworth  | 12 | —8 кр.      |
| 24.     | Б.Лазьер       | USA                        | Lola T93/06 Chevrolet | 29 | —11 кр.     |
| 25.     | У.Т.Риббз      | USA                        | Lola T94/06 Cosworth  | 23 | —11 кр.     |

| Сошли:            | Место                     | Причина:  |
|-------------------|---------------------------|-----------|
| Пилот:            | на старте:                |           |
| 85 Т.Фаби         | I Reynard 941 Ilmor       | 10 КЛ     |
| 62 Б.Херта        | USA Lola T94/06 Cosworth  | 11 мотор  |
| 56 С.Гудир        | CDN Lola T94/06 Cosworth  | 19 авария |
| 52 Дж.Вуд         | USA Lola T93/06 Chevrolet | 32 мотор  |
| 29 М.Гужальмин    | BR Reynard 941 Cosworth   | 8 КЛ      |
| 11 Майкл Андретти | USA Reynard 941 Cosworth  | 9 авария  |
| 10 Дж.Вассер      | USA Reynard 941 Cosworth  | 6 авария  |

Длина круга: 3138 м. Кругов: 102. Дистанция: 320,07 км. "Пул-позиции": 1.00,071 (188,064 км/ч). Лидеры: Анзер — 1-30; Трейси — 31; Анзер — 32-68; Фиттипальди — 69; Анзер — 7-102. "Пейс-кар": 58-62.

так и не пришел. А в самой гонке был практически незаметен. Лишь три круга Пол пытался удержаться за Анзером, потом, очевидно, бросил это занятие, пытаясь лишь не пропустить атаки Мэнселла. Но на 21 круге англичанин вышел на второе место, а после смены колес и дозаправки Трейси уступил и третью позицию — Фиттипальди.

После такого самоустранения одного из главных своих соперников "маленький Ал" мог быть совершенно спокоен. А в отсутствие схватки за первое место гонка под свинцово-серыми тучами, к счастью, так и не разразившимися дождем, разбилась как бы на несколько "боев местного значения". Фиттипальди, мертвой хваткой вцепившись в Мэнселла, держал его около часа, однажды — сразу после второй смены резины — даже обошел, но вскоре из-за неисправности тормозной системы с дымящимся автомобилем вынужден был сойти. Младший Андретти после неудачи в первом же повороте — в невообразимой толкучке после старта кто-то "заправил" его "Рейнард" на газон — героически пробивался сквозь строй гонщиков. 31-е место, 24-е, 18-е, наконец, 11-е — и совсем близко Тео Фаби, Маурицио Гужельмин, Адриан Фернандес. Но тут, не выдержав темпа погони, отказал мотор.

А его отцу сломал подвеску... товарищ по команде, Мэнселл. Причем, врезавшись своим задним правым колесом в переднее левое "Лолы" Марио, Найджел отчего-то еще погрозил кулаком своему коллеге. После этого эпизода отношения между пилотами команды "Ньюман/Хаас", с самого начала сезона не отличавшиеся особой теп-

лотой, стали просто взрывоопасными.

В отличие от "конюшни" Пола Ньюмана и Карла Хааса положение Роджера Пенске признавалось всеми самым что ни на есть превосходным. "Красно-белые" выиграли семь гонок подряд, с мая лидируя 532 круга из 534 возможных! И на горизонте не видно никого, кто бы мог эту гегемонию нарушить.

Да и взаимоотношения внутри команды были просто образцовыми. В многочисленных интервью гонщики хвастались товарищеской атмосферой, взаимовыручкой. "Мы все гордимся победой, кто бы из нас ни выиграл гонку!" — откровенничал Трейси. "Так было даже в Кливленде?" — немедленно отреагировал настырный репортер. "Да... — с секундной заминкой произнес канадец. — Я первый поздравил Ала".

Сам же Анзер на провокационные вопросы отвечал спокойно, стараясь донести до собеседника свою позицию: "Поймите меня правильно. Не я лишил Трейси миллиона. Но я очень хорошо помню 1985 год, когда я выигрывал 40 очков, а на финише чемпионата уступил одно, и кому — собственному отцу! Так что здесь, знаете ли, не до сантиментов".

Что ж, аргументы вполне понятны. Логика безупречна. И "банда седого Роджера" отправилась в Канаду выигрывать очередной этап чемпионата CART. Но именно здесь, на временной трассе, сооружаемой раз в год на территории Канадского Национального Выставочного Центра и части бульвара Лейкшор, "Пенске" ждал настоящий ушат холодной воды.

В пятницу "красно-белых" опередили не только Мэнселл, но и Робби Гордон. А ведь 25-летний американец, у которого появился шанс впервые в жизни выиграть "поул-позишн" в гонках "индикаров", получил четырехминутный штраф за то, что его машина, оставшись без бензина, вынудила судей остановить квалификацию красным флагом. "Завтра мы еще прибавим!" — задорно обещал один из самых талантливых американских пилотов, замеченный год назад самим Эй Джей Фойтом. Анзер же меланхолично улыбался: "Мы

испытывали кое-какие новинки — надо же этим когда-нибудь заниматься! Ну и, видите, результат оказался не совсем таким, как ожидалось. День на день не приходится".

Оказывается, приходится. В субботу жара и скользкая трасса не позволили подавляющему большинству пилотов улучшить свои результаты. "Маленький Ал" очень старался, проехал трехкилометровое торонское "кольцо" на 0,026 секунды быстрее, чем накануне, но достать Мэнселла и Гордона так и не сумел. Однако все это были, как выяснилось, только цветочки.

В самой гонке, начавшейся под желтым флагом — в конце автомобильного каравана запутались, будто в паутине, машины новичков Миммо Скиаттареллы, Алессандро Дзампедри, Клода Бурбоннэ и Паркера Джонстона — лидер чемпионата прошел только один круг. В конце второго он уже потихоньку зарулил в боксы, чтобы больше оттуда не выехать. Там же очутился и Пол Трейси — в стартовой толкучке "Рейнард" Андретти "отдавил" его "Пенске" переднее антикрыло. Мало того, тот же Майкл вскоре довольно легко обошел Фиттипальди. Впервые в этом сезоне уже в самом начале гонки все три "Пенске" оказались не у дел.

А остальные пилоты, словно соскучившись по победам, устроили в Торонто настоящий спектакль с необычной завязкой, кульминацией, заставившей затаить дыхание почти семь десятков тысяч зрителей, и хэппи-эндом, когда "хороший ковбой" вознаграждается сторичей за все свои переживания.

Первую дюжину кругов лидировал Гордон. И не просто лидировал — постепенно уходил от самого Мэнселла. Потом — лопнувшая шина, долгий путь в боксы "на трех ногах", покрывшая, слетевшая-таки с колеса и едва не угодившая в идущий следом автомобиль. Потом битва младшего Андретти с Мэнселлом, красивейший обгон, лопнувшая шина "Лолы" англичанина.

Зрители получили возможность перевести дух, только когда Майкл вышел вперед и стал все дальше уходить от преследователей. Но "перевес-

| 8 ЭТАП  |              | GRAND PRIX OF CLEVELAND |                      |               |
|---------|--------------|-------------------------|----------------------|---------------|
| 10 ИЮЛЯ |              | КЛИВЛЕНД, США           |                      |               |
| 1.      | А.Анзер-мл.  | USA                     | Penske PC23 Ilmor    | 1 1:27.32.000 |
| 2.      | Н.Мэнселл    | GB                      | Lola T94/06 Cosworth | 4 — 22.950    |
| 3.      | П.Трейси     | CDN                     | Penske PC23 Ilmor    | 2 — 37.760    |
| 4.      | Ж.Вильнев    | CDN                     | Reynard 941 Cosworth | 5 — 1:06.214  |
| 5.      | С.Юханссон   | S                       | Penske PC22 Ilmor    | 8 — 1 кр.     |
| 6.      | Р.Боззел     | BR                      | Lola T94/06 Cosworth | 19 — 1 кр.    |
| 7.      | А.Фернандес  | MEX                     | Reynard 941 Ilmor    | 14 — 1 кр.    |
| 8.      | М.Гужельмин  | BR                      | Reynard 941 Cosworth | 7 — 1 кр.     |
| 9.      | Т.Фаби       | I                       | Reynard 941 Ilmor    | 13 — 2 кр.    |
| 10.     | А.Дзампедри  | I                       | Lola T93/06 Cosworth | 23 — 2 кр.    |
| 11.     | Р.Гордон     | USA                     | Lola T94/06 Cosworth | 6 — 3 кр.     |
| 12.     | У.Т.Риббо    | USA                     | Lola T94/06 Cosworth | 27 — 3 кр.    |
| 13.     | Б.Харта      | USA                     | Lola T94/06 Cosworth | 16 — 3 кр.    |
| 14.     | С.Гудыр      | CDN                     | Lola T94/06 Cosworth | 15 — 4 кр.    |
| 15.     | Х.Маусита    | J                       | Lola T94/06 Cosworth | 25 — 4 кр.    |
| 16.     | А.Монтермини | I                       | Lola T93/06 Cosworth | 24 — 5 кр.    |
| 17.     | П.Джонстон   | USA                     | Lola T94/06 Honda    | 28 — 5 кр.    |

| Сопли: | Место          |          |                       |    |              |
|--------|----------------|----------|-----------------------|----|--------------|
| Круг:  | на старте:     | Причина: |                       |    |              |
| 77     | Майкл Андретти | USA      | Reynard 941 Cosworth  | 17 | мотор        |
| 72     | М.Грофф        | USA      | Lola T94/06 Honda     | 21 | топлив.насос |
| 65     | З.Фиттипальди  | BR       | Penske PC23 Ilmor     | 3  | пожар        |
| 61     | А.Линдик       | NL       | Lola T94/06 Ilmor     | 22 | турбо        |
| 61     | М.Смит         | USA      | Lola T94/06 Cosworth  | 12 | мотор        |
| 53     | Дж.Вуд         | USA      | Lola T93/06 Chevrolet | 31 | мотор        |
| 48     | С.Шарп         | USA      | Lola T94/06 Cosworth  | 20 | подвеска     |
| 48     | Д.Добсон       | USA      | Lola T94/06 Cosworth  | 18 | мотор        |
| 46     | М.Греко        | BR       | Lola T94/06 Cosworth  | 26 | подвеска     |
| 31     | Марио Андретти | USA      | Lola T94/06 Cosworth  | 9  | подвеска     |
| 19     | Б.Рейхолл      | USA      | Lola T94/06 Honda     | 10 | мотор        |
| 19     | Р.Бентли       | CDN      | Lola T92/00 Chevrolet | 30 | подвеска     |
| 12     | Дж.Лаваджжи    | I        | Lola T93/06 Chevrolet | 29 | авария       |
| 6      | Дж.Вассер      | USA      | Reynard 941 Cosworth  | 11 | топлив.насос |

Длина круга: 3812 м. Кругов: 85. Дистанция: 324,02 км. "Поул-позишн": 59,233 (231,7 км/ч). Лидеры: Анзер — 1-28; Фиттипальди — 29; Анзер — 30-57; Мэнселл — 58; Фиттипальди — 59; Анзер — 60-85.



ти дух" сказано достаточно фигурально. Ибо наблюдать, как лидер несется в узком коридоре из бетонных блоков со скоростью за триста, обгоняя при этом два десятка других автомобилей, которые вовсе не горят желанием прослыть образцовыми джентльменами, зрелище, согласитесь, не для слабонервных.

О том же, насколько коварной может быть торонтская трасса, показала авария, в которую угодили накануне Херта. Не удержав свой автомобиль в предпоследнем повороте, Брайан врезался в бетонную стенку, откуда машину отбросило к противоположному краю дороги и еще раз ударило о бетон. Перелом бедра, в двух местах — таза, серьезные внутренние повреждения...

Но, словно выбросив из головы все мысли о подобном исходе, Андретти продолжал мчаться вперед. На 74 круге его отделяло от шедшего вторым Бобби Рейхола около сорока секунд — где-то две трети круга. В это время лидер захватил в боксы. Механики быстро сняли колеса, подсоединили заправочный шланг, и в это время машина, не удержавшись на специальных, смонтированных внутри шасси домкратах, упала на землю...

Все это происходило перед главной трибуной, по которой прокатилось тысячеголосое "ох!". Секунду длилось замешательство в боксах, наконец, машину подняли, поставили колеса, заправили. Когда Майкл выехал на трассу, сзади уже показался черно-желтый силуэт "Лолы" Рейхола. Трехкратный чемпион CART, извещенный о случившемся по радио, нажимал что было сил, сократил разрыв до трех секунд, но большего сделать не сумел — Андретти не дрогнул и сумел удержать лидерство.

В команде Чипа Ганасси в тот день было торжество — почти через четыре месяца после первой победы в Австралии "Рейнард" бизнесмена из Питтсбурга вновь впереди. Не скрывали радости и у "Рейхол/Хоуган". "Это, конечно, не первое место, — улыбался "играющий владелец". — Но для нас сегодняшний результат значит не меньше. Мы наконец вновь впереди!"

Майкл Андретти.



И только в лагере "красно-белых" было непривычно тихо. Даже Фиттипальди почти не улыбался, что очень на него не похоже. Трудно, конечно, заглянуть в душу механиков "Пенске", чтобы с уверенностью утверждать — в поражении команды нет их вины. Однако одно можно сказать совершенно точно: отношения между людьми нередко портились от суммы гораздо меньшей, чем один миллион долларов.

**9 этап  
17 июля** **MOLSON INDY TORONTO**  
Торонто, Канада

|     |                |     |                       |    |             |
|-----|----------------|-----|-----------------------|----|-------------|
| 1.  | Майкл Андретти | USA | Reynard 941 Cosworth  | 6  | 1:48.15,978 |
| 2.  | Б.Рейхол       | USA | Lola T94/06 Honda     | 9  | — 6.801     |
| 3.  | З.Фиттипальди  | BR  | Penske PC23 Ilmor     | 4  | — 7.014     |
| 4.  | Марко Андретти | USA | Lola T94/06 Cosworth  | 10 | — 1.06,189  |
| 5.  | П.Трейси       | CDN | Penske PC23 Ilmor     | 5  | — 1 кр.     |
| 6.  | Р.Гордон       | USA | Lola T94/06 Cosworth  | 1  | — 1 кр.     |
| 7.  | А.Монтермини   | I   | Lola T94/06 Cosworth  | 14 | — 1 кр.     |
| 8.  | Т.Фаби         | I   | Reynard 941 Cosworth  | 12 | — 1 кр.     |
| 9.  | Ж.Вильнев      | CDN | Reynard 941 Cosworth  | 16 | — 1 кр.     |
| 10. | С.Гудыр        | CDN | Lola T94/06 Cosworth  | 19 | — 1 кр.     |
| 11. | Д.Добсон       | USA | Lola T94/06 Cosworth  | 17 | — 1 кр.     |
| 12. | Р.Боззел       | BR  | Lola T94/06 Cosworth  | 18 | — 1 кр.     |
| 13. | А.Фернандес    | MEX | Reynard 941 Ilmor     | 11 | — 1 кр.     |
| 14. | С.Юханссон     | S   | Penske PC22 Ilmor     | 7  | — 1 кр.     |
| 15. | М.Греко        | BR  | Lola T94/06 Cosworth  | 22 | — 2 кр.     |
| 16. | С.Шарп         | USA | Lola T94/06 Cosworth  | 21 | — 4 кр.     |
| 17. | А.Дзампедри    | I   | Lola T92/00 Chevrolet | 26 | — 5 кр.     |
| 18. | Х.Маусита      | J   | Lola T94/06 Cosworth  | 30 | — 13 кр.    |

| Ссылка: | Место          | Причина:                              |
|---------|----------------|---------------------------------------|
| Круг    | на старте:     |                                       |
| 81      | Р.Бентли       | CDN Lola T92/00 Chevrolet 31 мотор    |
| 69      | М.Гужельмин    | BR Reynard 941 Cosworth 15 подвеска   |
| 66      | У.Т.Риббз      | USA Lola T94/06 Cosworth 28 авария    |
| 66      | М.Грофф        | USA Lola T94/06 Honda 20 трансмиссия  |
| 66      | Н.Манселл      | GB Lola T94/06 Cosworth 2 рул.упр.    |
| 57      | К.Бурбонка     | CDN Lola T93/06 Ilmor 27 авария       |
| 43      | Дж.Вассер      | USA Reynard 941 Cosworth 8 авария     |
| 31      | М.Скиаттарелла | I Lola T93/06 Cosworth 24 трансмиссия |
| 30      | П.Джонстон     | USA Lola T94/06 Honda 29 трансмиссия  |
| 12      | Дж.Буд         | USA Lola T92/00 Chevrolet 33 эл.сист. |
| 2       | А.Анзер-мл.    | USA Penske PC23 Ilmor 3 мотор         |
| 2       | М.Смит         | USA Lola T94/06 Cosworth 23 эл.сист.  |
| 1       | А.Линдик       | NL Lola T94/06 Ilmor 25 мотор         |

| Не стартовали: |     |                       |    |
|----------------|-----|-----------------------|----|
| Б.Херта        | USA | Lola T94/06 Cosworth  | 13 |
| Б.Лазьер       | USA | Lola T93/06 Chevrolet | 32 |

Длина круга: 2864 м. Кругов: 98. Дистанция: 280,672 км. "Полупозиция": 58,154 (177,33 км/ч). Лидеры: Гордон — 1-12; Манселл — 13-25; Майкл Андретти — 26-38; Рейхол — 39-40; Майкл Андретти — 41-98. "Пейс-кар": 1 — 2; 14 — 18; 70 — 71.

Личный зачет: 1. Анзер — 127 очков; 2. Фиттипальди — 100; 3. Майкл Андретти — 80; 4. Гордон — 75; 5. Трейси — 74; 6. Манселл — 72; 7. Вильнев — 40; 8. Рейхол — 45; 9 — 10. Марко Андретти, Юханссон — по 40; 11. Фаби — 37; 12. Вассер — 36; 13. Боззел — 32; 14. Гужельмин — 26; 15. Фернандес — 17; 16. М.Грофф — 15; 17. Херта — 11; 18. Гудыр — 10; 19. Дзампедри — 9; 20. Шарп — 7.

Мэр города Альбукерка, в штате Нью-Мексико, родины семьи Анзеров, провозгласил июнь Месяцем Ала Анзера-младшего. В торжественной церемонии чествования победителя главной американской гонки года, "Инди-500" приняли участие губернатор штата, официальные лица Альбукерка и практически все жители городка.

Как и ожидалось, напуганное подавляющим преимуществом моторов "Мерседес-Бенц" в "Инди-500" этого года, руководство американского автоклуба USAC решило применить "технические санкции". Ограничителем наддува моторов в чемпионате CART служит сечение впускной трубы турбокомпрессора — 114 см<sup>2</sup>. Однако правила USAC, организатора "Инди", допускают "сток-блоки" большего объема и с большим сечением трубы, до 140 см<sup>2</sup>. Новое ограничение — в 132 см<sup>2</sup> — будет относиться только к моторам "Мерседес-Бенц". Сток-блоки "Бьюик" и "Менард" по-прежнему можно оснащать турбокомпрессорами с диаметром впускной трубы 140 см<sup>2</sup>.

Самым результативным пилотом за 11-летнюю историю гонок в Портленде был Майкл Андретти: на его счету три победы. Еще дважды выигрывал здесь отец Майкла, Марио.

Седьмое место Алессандро Дзампедри в Портленде — лучшее достижение маленькой команды Дейла Койна в нынешнем сезоне.

В неприятную историю попал дядя лидера чемпионата CART — Бобби Анзер. 16 мая в аэропорту Альбукерка офицер полиции Дебора Роч попыталась остановить пикап, нарушивший, по ее мнению, 15-мильное ограничение скорости. Водитель не подчинился, и страж порядка ударила по борту машины дубинкой. Только тогда автомобиль затормозил и из него вышел пылающий гневом трехкратный победитель "Инди-500" и двукратный чемпион Америки. В результате обмена любезностями в стиле "а ты кто такой?!" 60-летний экс-пилот был в наручниках препровожден в полицейский участок. И хотя Анзер тут же внес залог и вышел из кутузки, а через одиннадцать дней обвинение в оскорблении действием с него было снято "из-за неточностей в полицейском протоколе", окружной прокурор пообещал предъявить три новых — в неосторожном вождении автомобиля, сопротивлении при аресте и опять-таки в оскорблении действием.

Очередная, уже третья по счету (после 1955 и 1979 годов) революция ожидает, похоже, мир "индикаров". О создании "Инди Рэйсинг Лиги" заявил президент "Индианаполис Мотор Спидвей" Тони Джордж. К 1996 году, на который намечен старт первого этапа новых состязаний, Джордж намеревается перетянуть на свою сторону часть хозяев гоночных "конюшен" и трасс, расколов тем самым CART.

Этап первенства "индикаров" в Кливленде проводится с 1982 года. По три раза побеждали здесь Дэнни Салливан и Эмерсон Фиттипальди.



# СХОДИТЕ



"Ах, как мне нравится трасса в Ассене, — мечтательно улыбнулся Кевин. — Так прекрасно подходящая для мотогонки, она настолько строга и взыскательна, что ошибка в любом из здешних поворотов непременно отразится на скорости мотоцикла на всем круге"! Быть может, техасец лучше других действующих пилотов "королевского" класса приспособился к коварным голландским поворотам, ведь здесь Швантц побеждал уже четырежды, да и рекорд круга в Ассене принадлежит американцу. Так что наверняка накануне седьмого этапа первенства мира Кевин всерьез рассчитывал на победу, как воздух, необходимую техасцу для сохранения реальных шансов на вторую мировую корону. Благо, основные конкуренты Швантца к голландской трассе не питали ни малейших симпатий. "Ненавижу эту дорожку", — безапелляционно заявил лидер чемпионата Майкл Дуэн. Австралийца легко понять, именно здесь два года назад сломав ногу, Мик лишился, казалось, завоеванного уже титула. Был повод для неприятных воспоминаний и у Косински, в прошлом сезоне по окончании Гран-при Нидерландов Джона со скандалом выставили из заводской команды "Сузуки" в классе 250 см³.

Теоретически предстартовый расклад, как видим, был явно в пользу Швантца. На практике же вышло иначе.

Еще не закончилась первая квалификационная сессия в четверг (а Гран-при Голландии проводится по субботам), когда уже все в Ассене знали — Швантц упал и сломал руку. В скоростном повороте мотоцикл неожиданно повело, американец вылетел из седла и приземлился так неудачно, что вся масса тела припала на левое запястье. Врачи констатировали трещину в кости и вывих большого пальца и тут же закатали руку в гипс.

Могло показаться, что на этом седьмой этап чемпионата для Швантца закончится. Но слишком много было поставлено на карту, и уже следующим утром Кевин сначала клятвенно уверял главного доктора голландского трека Яна де Вриса, что чувствует себя просто великолепно, а затем, преодолевая боль, в квалификации добился права стартовать из первого ряда! Более того, в субботу Швантц влетел в послестартовый поворот сразу за Косински, а вскоре, обогнав красную "Каджуву", даже вышел в лидеры! И почти сразу поврежденное запястье дало о себе знать. Кевин стал быстро пропускать всех, кого только что обогнал в гонке и кого оставил позади еще в квалификации. Своим пятым местом на финише техасец обязан улетевшему в штабеля старых покрышек Синичи Ито да Джону

Косински, ни с того ни с сего промазавшему довольно простой поворот.

Все это говорится к тому, что в первенстве мира "пятисоток" нынешнего года сложилась прелюбопытнейшая ситуация. На первый взгляд, самые крупные "козыри" в борьбе за титул находятся в руках Кевина Швантца, среди них — и чемпионский мотоцикл, и богатые спонсоры, огромный опыт самого техасца и весьма надежный тыл в лице Алекса Барруша. Однако лидирует в первенстве совсем другой гонщик, команда которого лишилась почти всех спонсоров, напарники которого уступают ему в классе или слишком неопытны, наконец, любая мало-мальски профессиональная медкомиссия после осмотра немедленно выдаст ему группу инвалидности! В чем же тогда секрет успеха этого человека — Майкла Дуэна, в сезоне-94?



# В ЦЕРКОВЬ

М. МЕДВЕДЕВ

## ПЕРЕД СТАРТОМ

Судя по нескольким последним Гран-при, можно допустить, что все силы не кого-нибудь, а самого Всевышнего, направлены на одну цель — не допустить жуткой несправедливости, в третий раз лишив Мика чемпионской короны. В том же немилым австралийцу Ассене он одержал победу, хотя тоже упал в свободной тренировке перед гонкой. А вот травма руки Швантца досаждала ему целых две гонки, что позволило Дуэну еще более упрочить лидерство. Так что никакой талант Кевина на Гран-при Италии в Муджелло не смог противостоять больному запястью. Хотя американец великолепно стартовал, из второго ряда сразу прорвавшись на первое место. Но вслед за тем сначала Дуэн, а потом и блеснувший в родных стенах Лука Кадалора "дожали" техасца, и опять-таки только авария Алекса Кривилля позволила Кевину уцепиться за пьедестал.

ные заезды, когда уже случилась ужасная трагедия. Бронзовый призер прошлого года австралиец Дарил Битти упал в повороте "Шемен о беф", его левую ногу защемило мотоциклом, а ступня попала в заднее колесо и цепь... В отделении интенсивной терапии парижской клиники "Бусико", куда Дарил незамедлительно после катастрофы был переправлен на вертолете, хирурги долго "колдовали" над австралийцем, и сейчас его состояние расценивается как удовлетворительное. Но тяжелейшая травма минимум до конца нынешнего года не позволит Битти сесть в седло гоночного мотоцикла.

Дуэн же проблем не имел и без видимых усилий заработал свой четвертый в сезоне "поул". А вот сама гонка едва не стала провальной для лидера чемпионата мира. Сразу два мотоцикла на старте — "Хонда" с четверкой на носовом обтекателе и "Ямаха" Луки Кадалоры — тронулись с места как минимум на секунду раньше зеленого сигнала стартера. Правда, оба пилота, прекрасно понимая, как дорого им может стоить фальшстарт, проехав несколько метров, притормозили, пропустив таким образом нескольких конкурентов. Кавалькада цветастых двухколесных болидов не прошла еще и половины первого круга, а Дуэн вновь учудил — срезал поворот, едва не вонзившись в товарища по команде Алекса Кривилля. Этих подвигов с лихвой хватило бы, если не на дисквалификацию Мика, то на минутный штраф уж точно. Но Всевышний помиловал австралийца, а заодно с ним и Кадалору, благосклонно закрыв глаза судьей и на фальшстарт, и на срезку, позволив Мику одержать седьмую победу в сезоне и шестую подряд.

Номинально буква закона была нарушена, и подай кто-нибудь протест, как это непременно сделали бы в формуле 1, — результаты Гран-при Франции могли быть пересмотрены. Впрочем, даже если бы такое и случилось, единственному оставшемуся конкуренту Мика на чемпионское звание — Швантцу, от этого заметно бы не полегало. На последнем круге в попытке выйти на третье место Кевин упал: "Кривилль так неожиданно затормозил! К счастью, я упал на спину, не потревожив запястье".

К тому времени разрыв между друзьями-соперниками достиг почти невероятных 76 очков. И на очередном этапе первенства мира Дуэн мог досрочно стать чемпионом. Для этого австралийцу необходима была победа при условии, что Швантцу не удастся добраться до финиша.

И казалось, что уже в субботу условие это будет выполнено. Пытаясь вернуть себе "предварительный



Кевин Швантц

поул", заработанный им в пятницу, Кевин, похоже, чересчур резко прибавил в "Олд Хэйрпин", машина заскользила и, как брыкающаяся норовистая лошадь, скинула седока.

"Когда я упал, то первой мыслью было — чемпионат для меня окончен, болело и ныло абсолютно все — пальцы, запястье, ступни... Но сейчас, полагаю, я уже в норме, разве что чуточку схватывает левую руку", — говорил Швантц на следующее утро.

| 7 этап                                           |             | Гран-при Голландии |                |            |           |
|--------------------------------------------------|-------------|--------------------|----------------|------------|-----------|
| 25 июля, Ассен, 20 кругов, 120,980 км            |             |                    |                |            |           |
| 1.                                               | М.Дуэн      | AUS                | Honda NSR 500  | 1          | 41.35,272 |
| 2.                                               | А.Барруш    | BR                 | Suzuki RGV-Г   | 3          | —1,900    |
| 3.                                               | А.Кривилль  | E                  | Honda NSR 500  | 5          | —7,446    |
| 4.                                               | А.Пуиг      | E                  | Honda NSR 500  | 2          | —17,956   |
| 5.                                               | К.Швантц    | USA                | Suzuki RGV-Г   | 4          | —23,859   |
| 6.                                               | Д.Чандлер   | USA                | Cagiva V594    | 6          | —24,404   |
| 7.                                               | Д.Битти     | AUS                | Yamaha YZR 500 | 9          | —35,032   |
| 8.                                               | Дж.Косински | USA                | Cagiva V594    | 8          | —49,137   |
| 9.                                               | Л.Кадалора  | I                  | Yamaha YZR500  | 11         | —56,706   |
| 10.                                              | Б.Гарсиа    | F                  | ROC Yamaha     | 16         | —1.08,896 |
| 11.                                              | Ж.-П.Жандо  | F                  | ROC Yamaha     | 13         | —1.33,281 |
| 12.                                              | Л.Нево      | B                  | ROC Yamaha     | 15         | —1.34,183 |
| 13.                                              | Х.Мираллес  | E                  | ROC Yamaha     | 21         | —1.56,476 |
| 14.                                              | Б.Боньоиль  | F                  | ROC Yamaha     | 24         | —1.56,761 |
| 15.                                              | Ж.Форе      | F                  | ROC Yamaha     | 23         | —1.57,553 |
| Сошли:                                           |             |                    |                | Место      | Причина:  |
| круг:                                            |             |                    |                | на старте: |           |
| 7                                                | С.Ито       | J                  | Honda NSR500   | 7          | авария    |
| Лучший круг: Дуэн (20) — 2.03,144 (176,837 км/ч) |             |                    |                |            |           |

Господь Бог, видимо, всерьез взялся охранять Дуэна от всяческих неприятных сюрпризов, которые в прошлых сезонах сыпались на Мика, как из бездонной бочки, щедро наделяя ими теперь почти всех соперников австралийца.

На кольце "Бугатти" в Ле-Мане, куда спустя два года вернулся французский Гран-при (в прошлом сезоне гонка не проводилась в связи с антитабачной кампанией), еще толком не начались квалификацион-

| 8 этап                                          |                | Гран-при Италии |               |            |           |
|-------------------------------------------------|----------------|-----------------|---------------|------------|-----------|
| 3 июля, Муджелло, 23 круга, 120,635 км          |                |                 |               |            |           |
| 1.                                              | М.Дуэн         | AUS             | Honda NSR500  | 3          | 44.20,402 |
| 2.                                              | Л.Кадалора     | I               | Yamaha YZR500 | 1          | -5,784    |
| 3.                                              | К.Швантц       | USA             | Suzuki RGV-Г  | 7          | —17,336   |
| 4.                                              | А.Пуиг         | E               | Honda NSR500  | 9          | —24,104   |
| 5.                                              | С.Ито          | J               | Honda NSR500  | 8          | —24,182   |
| 6.                                              | Д.Битти        | AUS             | Yamaha YZR500 | 10         | —28,736   |
| 7.                                              | А.Барруш       | BR              | Suzuki RGV-Г  | 4          | —34,560   |
| 8.                                              | Б.Гарсиа       | F               | ROC Yamaha    | 12         | —48,570   |
| 9.                                              | Н.Мак-Кензи    | GB              | ROC Yamaha    | 13         | —1.01,510 |
| 10.                                             | Х.Лопес Мелла  | E               | ROC Yamaha    | 15         | —1.23,996 |
| 11.                                             | Ж.-П.Жандо     | F               | ROC Yamaha    | 17         | —1.26,116 |
| 12.                                             | К.Мильорати    | I               | ROC Yamaha    | 20         | —1.26,974 |
| 13.                                             | Б.Хэнтгелл     | CH              | ROC Yamaha    | 19         | —1.28,165 |
| 14.                                             | Ш.Эммет        | GB              | Harris Yamaha | 18         | —1.33,838 |
| 15.                                             | Дж.Мак-Вильямс | GB              | Yamaha YZR500 | 16         | —1.34,572 |
| Сошли:                                          |                |                 |               |            |           |
|                                                 |                |                 |               | Место      | Причина:  |
|                                                 |                |                 |               | на старте: |           |
| Дж.Косински                                     | USA            | Cagiva V594     | 5             | авария     |           |
| Д.Чандлер                                       | USA            | Cagiva V594     | 2             | мотор      |           |
| А.Кривилль                                      | E              | Honda NSR500    | 6             | авария     |           |
| Лучший круг: Кадалора — 1.54,354 (165,119 км/ч) |                |                 |               |            |           |



Великий Уэйн вернулся в мировое первенство. Американец руководит командой Робертса в классе 250 см³.

А все могло завершиться куда трагичней, ведь шедший сразу за американцем швейцарский мотогонщик Бернар Хэенгели только каким-то чудом избежал столкновения с Кевинем.

Дуэн же вновь занял первое место на старте, не испытывая при этом, казалось, особых хлопот.

И тут, видно, Швантц не выдержал. То ли действительно поверил, что сам Всевышний в открытую помогает Мику, то ли в благодарность за счастливый исход своей аварии, так или иначе, но перед гонкой в Донингтон-Парке американец посетил церковь.

И что бы вы думали? На трассе Гран-при Великобритании техасец был неподражаем. Особенно не рискуя в стартовой толчее, Кевин, точно так же как совсем недавно это делал Дуэн, одного за другим четко и уверенно "щелкал" такие "твердые орешки", как Косински, Чандлер, Кадалора, а к середине дистанции достал лидировавшего австралийца. Красивая и напряженная борьба Швантца и Дуэна длилась пару-тройку кругов, однажды

## 10 этап Гран-при Великобритании

24 июля, Донингтон-парк, 30 кр., 120, 690 км

|                    |     |               |    |           |
|--------------------|-----|---------------|----|-----------|
| 1. К.Швантц        | USA | Suzuki RGV-Г  | 2  | 47.31,632 |
| 2. М.Дуэн          | AUS | Honda NSR500  | 1  | —2,366    |
| 3. Л.Кадалора      | I   | Yamaha YZR500 | 3  | —5,810    |
| 4. Дж.Косински     | USA | Cagiva V594   | 4  | —12,260   |
| 5. Д.Чандлер       | USA | Cagiva V594   | 5  | —16,464   |
| 6. А.Кривилль      | E   | Honda NSR500  | 9  | —19,774   |
| 7. А.Пуиг          | E   | Honda NSR500  | 6  | —39,656   |
| 8. Н.Мак-Кензи     | GB  | ROC Yamaha    | 8  | —53,064   |
| 9. С.Ито           | J   | Honda NSR500  | 10 | —1.00,783 |
| 10. Дж.Мак-Вильямс | GB  | Yamaha YZR500 | 12 | —1.12,378 |
| 11. Б.Гарсиа       | F   | ROC Yamaha    | 13 | —1.15,409 |
| 12. Ш.Эммет        | GB  | Harris Yamaha | 18 | —1.25,088 |
| 13. Л.Нево         | F   | ROC Yamaha    | 15 | —1.25,356 |
| 14. Дж.Рейнолдс    | GB  | Harris Yamaha | 11 | —1 кр.    |
| 15. Б.Боньюиль     | F   | ROC Yamaha    | 19 | —1 кр.    |

| Сошли:     |    |               | Место      | Причина:     |
|------------|----|---------------|------------|--------------|
| круг:      |    |               | на старте: |              |
| K.Фогарти  | GB | Cagiva V594   |            | не стартовал |
| H.Абе      | J  | Yamaha VZR500 |            | не стартовал |
| 6 А.Барруш | BR | Suzuki RGV-Г  | 7          | авария       |

Лучший круг: Швантц (13) — 1.34,161(153,83 км/ч).

Личный зачет: 1. Дуэн — 231 очко; 2. Швантц — 160; 3. Косински — 120; 4. Пуиг — 112; 5. Кривилль — 109; 6. Барруш — 100; 7. Кадалора — 98; 8. Ито — 95; 9. Чандлер — 59; 10. Мак-Кензи — 43; 11. Б.Гарсиа — 36; 12. Рейнолдс — 34; 13. Битти — 33; 14. Мак-Вильямс — 25; 15. Лопес Мелла — 23. Командный: 1. Honda — 231; 2. Suzuki — 179; 3. Cagiva — 131; 4. Yamaha — 113; 5. ROC Yamaha — 67; 6. Harris Yamaha — 38; 7. Aprilia — 7.

казалось неизбежным столкновение пилотов, но в конце концов Кевин на торможении опередил Мика и больше лидерства не упустил.

"Ближе к концу гонки я испытывал кое-какие проблемы с мотоциклом, однако даже если бы он был идеален, сегодня справиться с Кевинем было невозможно", — заметил Дуэн. А сияющий победитель, все еще сохраняющий шансы на корону, улыбнулся: "Пожалуй, следует заглядывать в церковь каждый день!"

Так вот оказывается в чем дело — чтобы побеждать в мотоциклетных Гран-при, нужно прежде поломать все возможные косточки, зарекомендовать себя неудачником, а после, заручась поддержкой Всевышнего, громить всех и вся!

Трудно сказать, так ли это на самом деле. Но если действительно Господь неравнодушен к мотогонщикам, то лучше пусть сделает так, чтобы все эти отважные парни как можно реже падали, попадали в ужасные аварии. Ведь все в руках Божьих... //

## 9 этап Гран-при Франции

17 июля, Ле-Ман-Бутатте, 28 кр., 124,04 км

|                   |     |               |    |           |
|-------------------|-----|---------------|----|-----------|
| 1. М.Дуэн         | AUS | Honda NSR500  | 1  | 46.28,917 |
| 2. Дж.Косински    | USA | Cagiva V594   | 4  | —6,101    |
| 3. А.Кривилль     | E   | Honda NSR500  | 7  | —11,313   |
| 4. А.Пуиг         | E   | Honda NSR500  | 3  | —12,327   |
| 5. С.Ито          | J   | Honda NSR500  | 8  | —20,087   |
| 6. А.Барруш       | BR  | Suzuki RGV-Г  | 9  | —26,069   |
| 7. Л.Кадалора     | I   | Yamaha YZR500 | 2  | —36,873   |
| 8. Дж.Мак-Вильямс | GB  | Yamaha YZR500 | 13 | —1.12,759 |
| 9. М.Гарсиа       | F   | ROC Yamaha    | 20 | —1.43,508 |
| 10. Х.Лопес Мелла | E   | ROC Yamaha    | 15 | —1 кр.    |
| 11. Ж.Форэ        | F   | ROC Yamaha    | 24 | —1 кр.    |
| 12. Б.Хэенгели    | CH  | ROC Yamaha    | 21 | —1 кр.    |
| 13. Б.Боньюиль    | F   | ROC Yamaha    | 18 | —1 кр.    |
| 14. У.Марк        | D   | ROC Yamaha    | 19 | —1 кр.    |
| 15. К.Мильорати   | I   | ROC Yamaha    | 16 | —1 кр.    |

| Сошли:      | Место             | Причина:     |
|-------------|-------------------|--------------|
| круг:       | на старте:        |              |
| Д.Битти     | AUS Yamaha YZR500 | не стартовал |
| 9 Д.Чандлер | USA Cagiva V594   | 6            |
| 28 К.Швантц | USA Suzuki RGV-Г  | 5 авария     |

Лучший круг: Дуэн (12) — 1.41,686 (156,84 км/ч)

Первым и единственным успехом "Априлии" в "пятисотках" остается девятое место Лориса Реджиани в Гран-при Испании.



Майкл Дуэн победой в Гран-при Италии повторил замечательный рекорд 15-кратного чемпиона мира Джакомо Агостини — пять побед подряд, а во Франции австралиец даже поднял планку выдающегося достижения.

В "королевской" команде Кенни Робертса — пополнение. В Донингтоне травмированного Битти заменил 18-летний японский вундеркинд Норифуми Абе. Длинноволосый тинэйджер шокировал знатоков мотоспорта на Гран-при Японии, показав в квалификации седьмое время и лидируя в самой гонке. Дебют в "заводской" команде, правда, прошел не так гладко. Пройдя лишь три круга в свободной тренировке в пятницу, Норифуми упал на выходе из "шпильки Годдардс" и травмировал правую руку. Врачи решили на старт японца не допускать.

Не удалось покрасоваться перед родной публикой англичанину Карлу Фогарти. Один из сильнейших пилотов в чемпионате "супербайков" регулярно приглашается руководством "Каджива Тим Агостини" на Гран-при Великобритании, — к примеру, в прошлом году Карл в Донингтоне был четвертым. На этот раз Фогарти повезло гораздо меньше. Как и юный японец до него, англичанин потерял контроль над "Кадживой" и упал в злосчастном "Годдардсе" перед прямой стартом-финиш, потом на мотоцикле стала шалить система впрыска топлива, и на старте Карл не появился.

В Ле-Мане состоялась презентация нового мотора для "пятисоток" французской компании ROC. Кардинальное отличие от предыдущих моделей двигателей фирмы в том, что построен он полностью силами французов, тогда как раньше использовались узлы, поставляемые "Ямахой".

Поползли слухи о том, что в конце года арену мотоциклетных Гран-при покинет заводская команда "Каджива".

# СОЗВЕЗДИЕ ВЕРБЛЮДА

Второй раз в Москве проводился супермотокросс на призы "Кэмел". И, кажется, соревнования начинают походить на зимнюю "Гонку звезд", одним из спонсоров которой, кстати, тоже был "Рейнольдс Табакко". Во всяком случае стало престижным не только участвовать в кроссе, но и побывать в роли болельщика.

Уже в начале состязаний наших сильнейших гонщиков поздравил латыш Агрис Литвинов. В полуфинале он легко разделался с восходящей "звездой" Максимом Лебедевым, а в первом финале пропустил его вперед только на предпоследнем круге. Россияне восторжествовали во втором финале и оттеснили Литвинова на четвертое место. Теперь вел гонку Сергей Евдокимов, предоставив Лебедеву и Андрею Ледовскому сражаться за второе и третье места. Впрочем, борьба была еще и тактической — в зачет шли результаты обоих финальных заездов. И лучше всех с этой математической задачей справился Лебедев — первого и третьего места ему хватило, чтобы завоевать главный приз.

Пройдет время, появятся традиции, кросс обретет свое лицо. И, быть может, именно он станет новой яркой звездой в Созвездии верблюда.

О.КОРНЕЕВА

Фото А.ГУРЕВИЧА



## ОДИН В ПОЛЕ — НЕ ВОИН

Именно один на один с массой проблем оказался руководителем автоколонны 1171 Анатолий Лонцаков, организатор самарского этапа Чемпионата России по автокроссу. Гонка получилась азартной — ведь третий этап проясняет положение участников в чемпионате. Но помимо потерь от неизбежной контактной борьбы, машинам здорово досталось от опасного трамплина на трассе. И не только машинам — трое гонщиков получили сильные ушибы.

### Чемпионат России по автокроссу

Кинель Самарской обл. 1—3 июля. 3 этап. УАЗ-469: 1. Б.Джепаев (Ульяновск) — 20 очков; 2. Е.Ужегов (Ульяновск) — 15; 3. В.Дунаев (Ульяновск) — 12; 4. А.Мальков (Ульяновск) — 10; 5. П.Дрофичев (Москва) — 8; 6. А.Ершов (Ульяновск) — 6. ГАЗ-51/52: 1. С.Бурцев (Курган) — 20; 2. Ю.Киреев (Снежинск) — 15; 3. О.Сартаков (Снежинск) — 12; 4. В.Иванов (Зеленоград) — 10; 5. С.Меньшиков (Курган) — 8; 6. С.Комогоров (Курган) — 6. ГАЗ-53: 1. С.Колтаков (Курган) — 20; 2. Ю.Гусев (Курган) — 15; 3. В.Шихов (Тюмень) — 12; 4. А.Медведев (Рязань) — 10; 5. А.Еремкин (С.-Петербург) — 8; 6. С.Кротов (Арзамас) — 6. ЗИЛ-130: 1. В.Трефилов (Бронницы) — 20; 2. С.Кузнецов (Курган) — 15; 3. В.Чудинов (Бронницы) — 12; 4. С.Сафонов (Москва) — 10; 5. Ю.Кулябин (Москва) — 8; 6. Е.Тюгашов (Самара) — 6.

Фото А.КЛЕЩЕВА



Для правды, которая, как известно, содержится в каждой шутке, по отношению к девятому этапу чемпионата России ралли "Мытищи", оказалась слишком велика — результаты этих состязаний пришлось утверждать спустя почти месяц аж на апелляционной комиссии РАФ.

Суть дела такова. Экипаж Игорь Коновалов — Владислав Рогов на 23 минуты опоздал на предстартовый техосмотр. Дескать, из-за "пробок" на Московской кольцевой дороге. По правилам такое нарушение влечет исключение из состязаний, если причина не считается форс-мажорной, т.е. не зависящей от воли людей. Вдобавок между административным и техническим контролем экипаж поменял двигатель, что также запрещено. Тем не менее, Коллегия спортивных комиссаров (КСК), высшая власть на любом этапе чемпионата, пошла спортсменам навстречу и допустила их с оговоркой "условно". Однако Владимир Калашников, представитель команды "Динамо-Эскорт", а, значит, и экипажа Аркадий Кузнецов — Алексей Щукин, подал протест. То ли конкурента решил убрать, то ли старые сче-ты сводил — все они раньше

лученные участниками чемпионата очки. Разумеется, ошибок допускать нельзя, и желание старшего товарища подставить плечо вполне естественно. Второе плечо Борис Блохин подставил экипажу Коновалова. Тоже объяснимо: в течение нескольких лет Блохин — один из организаторов соревнований в Раменском — хорошо знаком с местной командой.

Руководители гонки, воспользовавшись расплывчатой формулировкой пункта Спортивного кодекса РАФ о сопровождении протеста денежным залогом, свели этот самый протест до уровня заявления. Тем более что по правилам протест подают либо руководителю гонки, либо в КСК. А этот, как сказал Блохин, "оставили завхозу". Но Калашников — очень кстати, потому что сам документ исчез, — догадался снять ксерокопию. На ней видны подписи "завхоза", то есть заместителя руководителя гонки, Игоря Сухова, и время — 13.50.

Между тем карусельной гонкой в Красноармейске закончился первый круг соревнований. На этой сложной дороге со смешанным покрытием сошло десять экипажей, в том числе "Лянча" Виктора Балакана.

из областного ГАИ о том, что в указанное время на 105 — 108 км МКАД никаких "пробок" не было.

Появились очень интересные вопросы. Почему Евгений Живоглазов взялся решать, протест это или нет? Куда девался оригинал документа? Любой ли протест должен сопровождаться денежным взносом или только тот, который касается разборки автомобиля участника после финиша? И наконец была ли "пробка"? Дошло до того, что один из комиссаров, Игорь Левятов, как он объяснил, из этических соображений, в частном порядке посоветовал Коновалову прекратить соревнования. Но только подлил масла в огонь.

Экипаж из Раменского вышел на старт и, надо отдать ему должное, проведя гонку "на нервах", показал четвертый результат.

А вечером Владимир Калашников уведомил КСК о своем намерении подать апелляцию в РАФ. Теперь судьбу результатов гонки мог решить только апелляционный суд Федерации. Точнее специально созданная комиссия — суд к тому времени в РАФе еще не успели выбрать. Тем не менее награждение провели. По предварительному протоколу.

Игорь Коновалов



# РАЛЛИ НАЧИНАЕТСЯ ПОСЛЕ РАЛЛИ

были в одной команде, пока не переругались окончательно. Возможно и другое: возжаждал человек справедливости.

Офицер по связи и пресс-атташе Борис Блохин, к тому же еще наставник руководителей гонки Евгения Живоглазова и Игоря Сухова, ринулся на помощь. Ралли "Мытищи" с давних пор имеет хорошую репутацию и, как следствие, коэффициент 2, на который умножаются по-

Тем временем комиссары утвердили протокол первого дня, а также сняли формулировку "условно" с допуска Коновалова — о протесте Калашникова им ничего не было известно. Руководители гонки молчали, ведь заявление — не протест. Уже после заседания КСК Калашников вручил комиссарам копию того самого документа, составленного в форме протеста и соответственно озаглавленного, а также справку

Только во второй группе, где экипаж из Раменского занял второе место, объявили лишь победителя.

Вряд ли стоит подробно описывать последний, "бумажный" круг гонки. Одних справок о ремонте участка МКАД в дело подколото не меньше пяти. Аргументы сторон были виртуозными... Решение — тоже. Апелляцию удовлетворить, Евгению Живоглазову в течение года запретить занимать официальные должности на соревнованиях, а действия КСК считать ошибочными. По спортивному закону решение апелляционной комиссии с полномочиями суда является окончательным и обжалованию не подлежит. Кто же выиграл "ралли после ралли"? Как заметил ответственный секре-

Так невесело шутят спортсмены, намекая на подчас определяющую роль иных судебных решений, которые принимаются уже по окончании состязаний раллистов.

тарь Российской автофедерации Сергей Ушаков: "И организаторы, и гонщики, и Коллегия спортивных комиссаров, и весь РАФ целиком только проиграли".

**О.КОРНЕЕВА**  
**Фото А. КЛЕЩЕВА**

## Чемпионат России по ралли

### 9 этап. "Мытищи". 27—28 мая. Абсолютный зачет:

1. А.Лядухин — В.Родионов ("Мазда-323 GTI-R", Москва) — 1:37.21; 2. М.Нарышкин — Н.Губачев ("Тойота-Селика-GT4WD", Москва) — отставание 1.07; 3. С.Балдыков — А.Зиновьев (BAZ-21083, Ижевск) — 3.20; 4. Д.Першин — Ю.Ганчелин ("Пежо-205 GTI", Москва) — 5.37; 5. Б.Власов — Ю.Кузьмин (BAZ-2108-06, Екатеринбург) — 6.55; 6. О.Барабанов — О.Филиппов (BAZ-21083-08, С.-Петербург) — 7.09.

## ГОНКИ НА ТРАВЕ

Трековые гонки — еще один, кроме завтраков и хоккея, нетрадиционный способ использования зеленого газона. По мнению организатора "Летнего трека" в Пензе ПСТК "ТВСПО", он позволит спортсменам и зрителям насладиться изящной тактической борьбой. Изобретение является альтернативой слишком грубому контактному кроссу, будущее которого, как полагает организатор, не слишком радужно.

У "гонки в белых перчатках" уже нашлись первые поклонники и энтузиасты. Зрители были в восторге, спортсмены — тоже. Тем более что призы получили все участники. Организаторы, окрыленные успехом, надеются сделать подобные соревнования традиционными и, возможно, многоэтапными.

### Автокросс, посвященный Дню независимости России.

Пенза, 11—12 июня. Дивизион 1/2: 1. В.Редькин (Пенза), 2. А.Попов (Самара), 3. С.Митрофанов (Самара), 4. А.Демидов (Пенза), 5. В.Николаев (Москва), 6. П.Анчихов (Пенза). Дивизион 3: 1. С.Митин (Пенза), 2. В.Кудрявцев (Пенза), 3. А.Воронков (Пенза), 4—5. Р.Великанов (Пенза), И.Курочкин (Пенза), 6. Е.Митин (Пенза).

## ВО ИМЯ ЗРЕЛИЩА

Похоже, коммерческие мотокроссы становятся доброй традицией. Тем более радует, что некоторые из них совпадают с календарными соревнованиями. И чтобы повысить зрелищность соревнований, а значит — привлечь к ним спонсоров, в этом году в схему проведения мотокроссов внесены некоторые изменения. Теперь порядок стартов выглядит так: предварительный заезд, один или два полуфинала, утешительный заезд и два финальных (каждый по 25 минут + 2 круга). Победители определяются по сумме финальных заездов.

Новая схема начинает себя оправдывать. В Калуге, где проходил Кубок России, задумали в конце сентября провести еще один мотокросс. Генеральный директор "КЗАМЗ-холдинг" В.И. Агафонов, спонсор соревнований, собирается лично об этом ходатайствовать.

### Кубок России по мотокроссу

Калуга, 9 — 10 июля. 80 см<sup>3</sup>: 1. С.Байков (С.-Петербург), 2. Д.Виноградов (Нарва), 3. А.Олейников (Красноярск), 4. А.Старостин (Сызрань), 5. А.Коломыцын (Калуга), 6. Н.Векшин (С.-Петербург). 125 см<sup>3</sup>: 1. С.Фролов (Калуга), 2. Е.Колупаев (Челябинск), 3. В.Тонков (Калуга), 4. А.Кысин (Тула), 5. В.Дубовенко (С.-Петербург), 6. А.Лебедев (Борисоглебск). 125—250 см<sup>3</sup>: 1. М.Лебедев (С.-Петербург — Борисоглебск), 2. С.Евдокимов (Тула), 3. А.Ледовской (Челябинск), 4. А.Синицын (С.-Петербург), 5. Г.Уколов (Сызрань), 6. Д.Николаев (Воскресенск).

## ПОВТОРИТЕ, ПОЖАЛУЙСТА

Победителям новгородского этапа чемпионата России по мотокроссу вручили телевизор "Садко", призеров тоже не обидели. Да еще после финиша местные организаторы и спонсоры устроили для спортсменов и гостей грандиозный банкет, где пообещали настоять на проведении у них мотокроссов и в дальнейшем. Почему бы и нет? Хорошо подготовленная трасса в живописном лесу, прекрасная организация и теплое отношение местных жителей послужили неплохой рекламой. Несомненно, спортсмены будут охотно приезжать в Новгород.

### Чемпионат России по мотокроссу среди профессиональных команд

1 лига. 3 этап. Крестцы Новгородской обл. 26 июня. 80 см<sup>3</sup>: 1. А.Богданов (С.-Петербург), 2. Д.Виноградов ("Паллада", Новгород), 3. Е.Коломыцын (КЗАМЗ, Калуга). 125 см<sup>3</sup>: 1. С.Соколов ("Металлург", Магнитогорск), 2. И.Соловьев ("Металлург", Магнитогорск), 3. С.Фролов (КЗАМЗ, Калуга). 250 см<sup>3</sup>: 1. С.Лукьянов ("Кристалл", Смоленск), 2. В.Асланян ("Сатурн", Реж), 3. В.Козлов ("Надежда", Троицк). 2 этап в Реже был отменен.

## НЕЛЕГКИЙ ХЛЕБ ПРОФЕССИОНАЛОВ

Пятница — довольно необычный день для проведения мотокроссов. Но 15 июля почти весь Магнитогорск отмечал День металлурга, и очередной этап чемпионата России очень удачно вписался в праздничную программу.

На искусственной трассе между стадионом и рекой Урал состязались профессиональные команды первой лиги. К восторгу зрителей в обоих классах — 125 и 250 см<sup>3</sup> — победили кроссмены местной команды "Металлург", которая в свое время заключила контракт с некоторыми перспективными российскими гонщиками.

В эти выходные спортсмены сполна испытали на себе все "прелести" контрактной системы. Победив в пятницу в Магнитогорске, Вячеслав Дементьев, Сергей Соколов и Алексей Глухов в субботний полдень уже стартовали в Москве, а в воскресенье — в Туле.

### Чемпионат России по мотокроссу среди профессиональных команд

1 лига. 4 этап. Магнитогорск. 15 июля. 80 см<sup>3</sup>: 1. Е.Мязин ("Леста-кросс", Златоуст), 2. К.Федоров ("Автомобилист", Лангепас), 3. К.Полянский ("Горняк", Норильск), 4. С.Соколов ("Металлург", Магнитогорск), 5. С.Фролов (КЗАМЗ, Калуга), 6. В.Родин ("Юность", Скопин). 125 см<sup>3</sup>: 1. С.Соколов ("Металлург", Магнитогорск), 2. С.Фролов (КЗАМЗ, Калуга), 3. В.Родин ("Юность", Скопин), 4. С.Грачев ("Автомобилист", Лангепас), 5. Е.Скляров ("Автомобилист", Лангепас), 6. А.Шестаков ("Металлург", Магнитогорск). 250 см<sup>3</sup>: 1. В.Дементьев ("Металлург", Магнитогорск), 2. А.Овчинников ("Металлург", Магнитогорск), 3. А.Глухов ("Металлург", Магнитогорск), 4. В.Козлов ("Надежда", Троицк), 5. В.Орлов ("Автомобилист", Лангепас), 6. Ю.Матвеев (КЗАМЗ, Калуга). Командный зачет: 1. ССК "Металлург" — 415 очков, 2. СК "Автомобилист" — 377, 3. ССК "Горизонт" — 313, 4. СК "Надежда" — 297, 5. ССК "Горняк" — 246, 6. ССК "Сатурн" — 236.

# "МЕГА-ЛАДА"

Казалось, это будет обыденная встреча чемпионата России по спидвею среди клубных команд, которых тольяттинский стадион "Строитель" повидал на своем веку не одну сотню. Местная команда "Жигули", никогда не славившаяся громкими успехами на гравийной дорожке, принимала грозного соперника — восьмикратного чемпиона Советского Союза балаковскую "Турбину".

Однако получилось иначе. Забегая вперед, скажем, что это было самое интересное соревнование за всю историю спидвея в Тольятти. И не только и не столько со спортивной точки зрения. Хотя стадион практически до отказа заполнили зрители, что ныне само по себе в диковинку. Хотя хозяева трека и выиграли у "Турбины" с разгромным счетом 61:29 — это не удавалось им 22 года. Главный интерес заключался в том, что зрителям удалось побывать на грандиозном шоу, которое очень к лицу спидвею, если учесть, что он родился как аттракцион.

Начался праздник в небе над треком показательными выступлениями спортсменов-летчиков. Затем зрителям предоставилась возможность вспомнить свою молодость — на дорожку стадиона вышли ветераны спидвея Тольятти и Балаково, каждому из которых организаторы вручили цветы и памятные сувениры. В перерывах между заездами проходила беспроигрышная лотерея с призами на общую сумму в 35 миллионов рублей — два автомобиля, цветные телевизоры, холодильники и многое другое. Все они нашли своих владельцев. На сцене выступали мастера эстрады, в том числе приехавшая по этому случаю из Москвы Анжелика Варум. Все завершилось эффектным фейерверком.

Организатором и главным финансистом этого шоу стала тольяттинская коммерческая фирма "MEGA-LADA" — один из лучших дилеров Волжского автозавода.

— Мы не собираемся сидеть на деньгах, хотя наша



# "AVELO"

OPEL 



# СПОРТИВНОГО КАЛИБРА

В. АРКУША





чинается километров со 100 в час: на средних и высоких оборотах он "охотнее" отдает мощность и развивает солидный крутящий момент, обеспечивая хорошую динамику и большую скорость. Второй же обладает прекрасной эластичностью (в диапазоне 1600—6400 об/мин крутящий момент составляет не менее 80 процентов максимального, который достигается при 4200 об/мин). Благодаря этому машина разгоняется с 80 до 120 км/ч всего за 13 секунд. Экономичность моторов практически равноценна (см. табл.), а разница в максимальной скорости и динамике заметна скорее на бумаге. Но, очевидно, "Опель" стремится привлечь и тех, кому своеобразный характер турбомотора ближе, нежели добродушное урчание "семейного" V6.

Коробки передач — тоже на выбор: пятиступенчатая механическая, четырехступенчатая "автоматика" или — только для "турбо" — шестиступенчатая механическая. Новинка нынешнего года — электронный контроль сцепления колес: датчики следят за скоростью их вращения и, как только одно начинает вращаться быстрее (буксовать), компьютер дает команду "сбросить газ". Что касается более распространенной системы безопасности — АБС, это стандартное оборудование всех модификаций "Калибры". В числе первых фирма "Опель" стала серийно оснащать свои модели надувными подушками. Есть они и на "Калибре" — для водителя и пассажира.

Мы не ставим себе целью перечислить

все базовое и дополнительное оборудование "Опель-Калибры", поэтому завершим знакомство с ней и перейдем к машине, которую роднит с серийными в основном название да внешнее сходство (впрочем, также довольно отдаленное). Но прежде чем коснуться особенностей "кольцевого" варианта, два слова о конкурентах "Калибры" на рынке.

Подобных купе сегодня немало: это и "Мазда-МХ6", и "Ниссан-200SX", и "Тойота-Селика", и "Хонда-Прелюд". Многовато "японцев"? Что поделаешь: из европейских аналогов вспоминаются только купе БМВ-320i, -325i да свеженький "ФИАТ-купе". Однако столь же широкий, как у "Опеля", выбор вариантов, предоставляет, пожалуй, только "Тойота".

Если коснуться коммерческо-производственной стороны дела, то узнаем, что в благополучном 1992 году доля "Калибры" в общем выпуске "Опеля" составила 5,3 процента (57,3 тысячи штук из 1088 тысяч), а в "провальном" 1993-м — упала до 3,4 процента (28,9 тысячи при общем итоге 856,3 тысячи штук). Как бы то ни было, "Калибру" посчитали наиболее подходящей моделью для "пропаганды достижений" "Опеля" на гоночных трассах (а фирма, кстати, лидирует по продажам машин на европейском рынке).

Читатели АМС знают, что требования к машинам, участвующим в чемпионате Германии (класс 1), предоставляют конструкторам, по существу, полную свободу (как неко-

гда регламент группы С). Вот и на гоночной "Калибре" все не так, как на серийной. Привод на все колеса, но двигатель — не поперек, а вдоль (такая схема проще).

У самого мотора иные диаметр и ход поршня: для облегчения форсировки по оборотам он сделан более короткоходным (87х70 мм); степень сжатия поднята до 12,5. Система управления впрыском и зажиганием "Бош-Мотроник MP1-8" — такая же, как на болидах формулы 1. Двигатель развивает 420 л.с. при 11200 об/мин — это почти вдвое (!) больше, чем у серийной "шестерки"; максимальный крутящий момент достигается при 9500 об/мин. Заметим, что двигатель (четыrehвалный, 24-клапанный) без наддува: современный "менеджмент" и другие особенности конструкции позволяют ему достичь удельной мощности 168 л.с. с литра. Сдается, что знаменитые моторы "Форд-Косворт" формулы 1 при трех литрах были едва ли мощнее в 70-х годах.

В трансмиссии — трехдисковое сцепление с дисками из углепластика, способными выдержать бешеные обороты и "броски" крутящего момента при переключениях. Коробка передач — шестиступенчатая, без синхронизаторов (лишний вес и инерция), с прямозубыми шестернями (легче изготавливать и заменять сменные комплекты деталей при настройке машины для определенной трассы).

Многое "не так" и в подвеске. Если передняя (Мак-Ферсон), в общем, похожа, то задняя — независимая многорычажная — более сложная, по схеме близка к новой "Оме-



ге". Она точнее "следит" за траекторией движения. Тормоза — с вентилируемыми дисками внушительных размеров: диаметром 355 мм впереди и 304 — сзади (у серийной "турбо" — 270 мм). В приводе — антиблокировочная система. Колеса, штампованные из легкого сплава — размером 10x18 или 10x19 дюймов, с гоночными шинами "Мишлен".

База у "Калибры-DTM" такая же, как у серийной (2600 мм), длина (из-за аэродинамических устройств)

немного больше, зато машина намного легче — широко использованы углепластик и легкие сплавы (например, ступицы колес из титана).

Рабочее место гонщика сконструировано по образцам Ф1: он сидит низко, вытянув руки и ноги. Кстати, педали здесь — не подвесные, а с нижней точкой опоры, установлены на

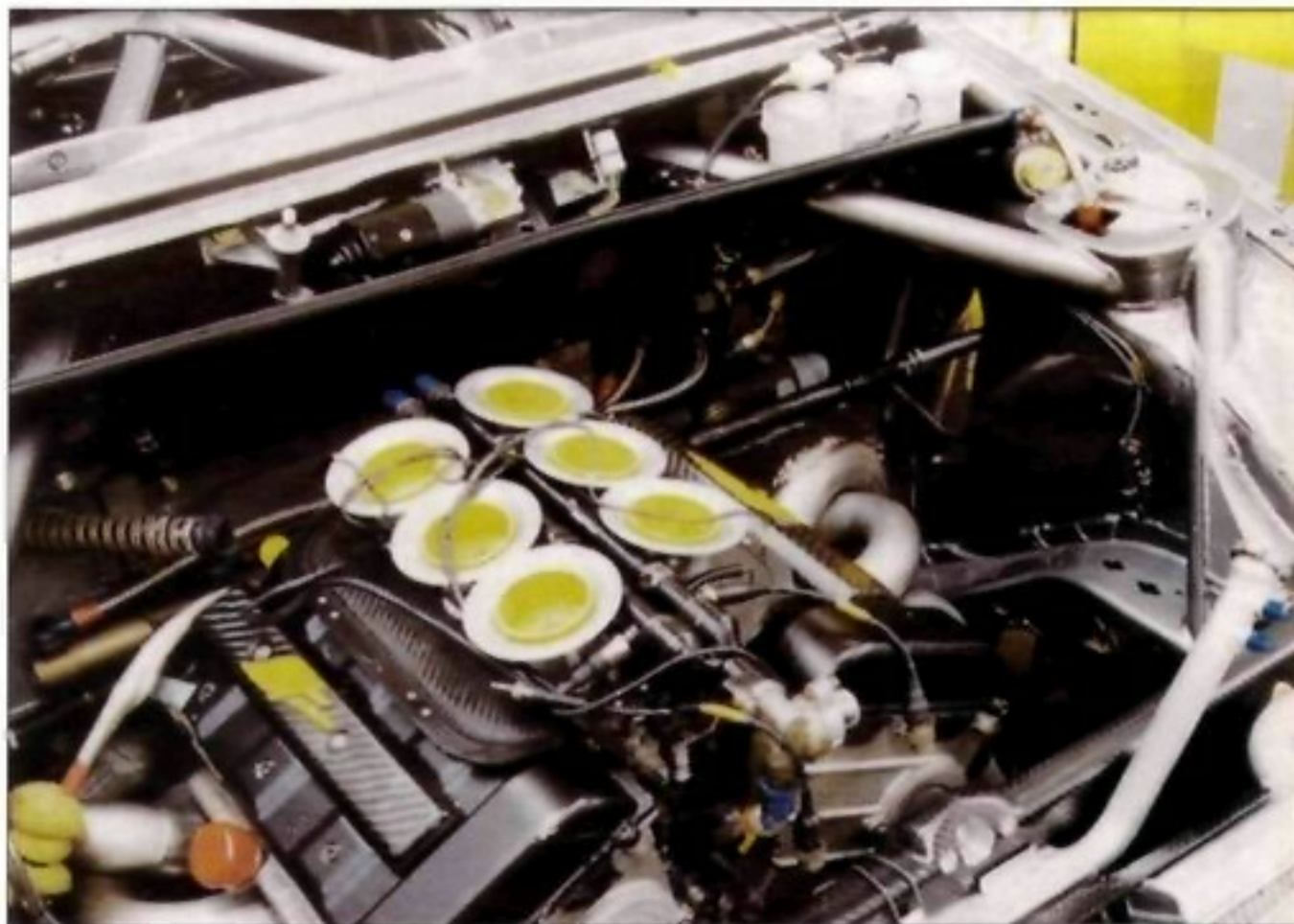
регулируемом мостике из углепластика. Кажется, предусмотрено все, чтобы спортивная "Калибра" смогла потеснить конкурентов на трассах DTM. Однако им ("Мерседес-Бенц", "Альфа-Ромео", БМВ) помогает накопленный опыт. К тому же успех в спорте программировать куда труднее, чем коммерческий успех серийной модели. И если по

обычной логике победы в гонках подхлестывают интерес покупателей, на который "Опелью" пока жаловаться не приходится, не остынет ли он из-за возможных неудач? Но в толстой колоде "Опеля" на этот случай наверняка припасены новые козыри. ▀

## ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ АВТОМОБИЛЕЙ "ОПЕЛЬ-КАЛИБРА"

|                                   | 2.0i           | 2.0i16V        | Турбо          | 2.5iV6         | DTM          |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|
| Рабочий объем                     | 1998           | 1998           | 1998           | 2498           | 2497         |
| Мощность, л.с.                    | 115            | 136            | 150            | 170            | 420          |
| кВт                               | 85             | 100            | 110            | 125            | 309          |
| Максимальный крутящий момент, Н·м | 170            | 185            | 198            | 227            | 280          |
| Число цилиндров/клапанов          | 4/8            | 4/16           | 4/16           | 6/24           | 6/24         |
| Привод*                           | П/ПП           | П/ПП           | ПП             | П              | ПП           |
| Снаряженная масса, кг             | 1215/1310      | 1250/1345      | 1375           | 1355           | 1255/1350    |
| Скорость, км/ч                    | 205/198        | 215            | 223            | 245            | 237          |
| Разгон до 100 км/ч, с             | 10             | 11             | 9,5            | 8,5            | 6,8          |
| Расход топлива, 90, 120 км/ч, ГЦ  | 6,1; 7,5; 11,1 | 5,9; 7,1; 10,5 | 6,9; 8,3; 11,6 | 6,6; 8,2; 11,4 | 7,8; 3; 11,9 |
| Цена, DM                          | 39900          | 45015          | 45900          | 53100          | 49900        |
|                                   |                |                |                |                | —            |

\* П — передний; ПП — на все колеса



# ЛЕ-МАН В УНЫЛЫХ ТОНАХ

М. МЕДВЕДЕВ



Думаю, не сильно ошибусь, предположив, что с той поры, как российское телевидение начало трансляции чемпионата мира формулы 1, для полного счастья любителей автогонок в стране не хватало лишь телевизионного освещения "Всемирной серии индикаторов" и 24-часовых состязаний в Ле-Мане. По крайней мере наполовину, мечта сбылась нынешним летом: благодаря каналу НТВ, к миллионам почитателей суточных соревнований присоединились десятки тысяч наших соотечественников.

Однако наблюдая за каруселью на кольце Сартэ, трудно было отделаться от ощущения, что все это только сон. И если год назад можно было бы сказать "прекрасный", то сейчас иначе чем кошмарным назвать его нельзя. Так и хотелось ущипнуть себя, чтобы ужасное видение исчезло. Но нет. Это было то самое состязание, полюбоваться на которое в лучшие годы собиралось до 400 тысяч человек, в котором соперничали великие заводы и несравненные пилоты, остановить которое не смогла даже самая страшная в истории автогонок трагедия 1955 года. Но сегодняшний Ле-Ман уже совсем не тот, что был пятнадцать, десять лет или даже год назад.

Ну ведь это курам на смех! В стартовом протоколе Ле-Мана-94 с трудом можно было отыскать хотя бы пяток по-настоящему знаменитых фамилий. Да и те, по правде говоря, были героями даже не вчерашних, а уже, пожалуй, позавчерашних дней. Дереку Беллу и Анри Пескароло под пятьдесят, так что их участие в Ле-Мане — скорее дань уважения традициям французской гонки, чем желание в очередной раз внести свою фамилию в списки ее триумфаторов. Более молодые, вернее сказать, менее старые знаменитости нынешнего Ле-Мана находятся в опале высшего света автогонок. Дэни Салливан, потеряв место в первенстве "Инди", получил от ворот поворот в NASCAR и вынужден был разбавлять неудачный сезон на Сартэ. Стал слишком стар для формулы 1 Тьерри Бутсен. И вот эти гонщики считались самой настоящей элитой в Ле-Мане-94. Имена подавляющего большинства остальных едва ли известны даже на их родине. Да многие из них, похоже, считали великую гонку



обыкновенной "развлекаловкой", романтическим досугом, потому и появились на старте рок-певцы да отпрыски королевских фамилий.

Причина проста — на этот раз мы не увидели в Ле-Мане ни одной действительно заводской команды. Можно, конечно, съязвить: мол, старость — не радость, а Ле-Ман уже разменял восьмой десяток, но на самом деле корень бед великой гонки не в возрасте, а в обыкновенной алчности.

Фактически хозяева большого цирка формулы 1 — Макс Мосли и Берни Экклстоун, посчитавшие чемпионат мира спортпрототипов, а вместе с ним и Ле-Ман, прямым конкурентом их любимой игрушки, умело манипулируя правилами, заставили все могущественные заводы покинуть первенство. Без сильных соперников нет ни современных гоночных автомобилей, ни известных гонщиков, ни зрителей, словом, нет ничего.

Всеобщее внимание сфокусировано на Ф1. В результате мы и имеем одну из знаменитейших гонок мира с грустной пометкой "образца 1994 года".

Таким был Ле-Ман в 70-е (фото справа), таким в начале 90-х. Каким он будет завтра?



Впрочем, возможно я излишне драматизирую ситуацию — ведь Ле-Ман все-таки состоялся, одно это, можно сказать, успех. Автомобильный клуб "А'Уэст", безусловно, приложил к этому максимум усилий, а гонщики, хоть и выступавшие порой на автомобилях, давно стоящих на учете в автомузеях, сумели-таки сыграть довольно занимательный спектакль.

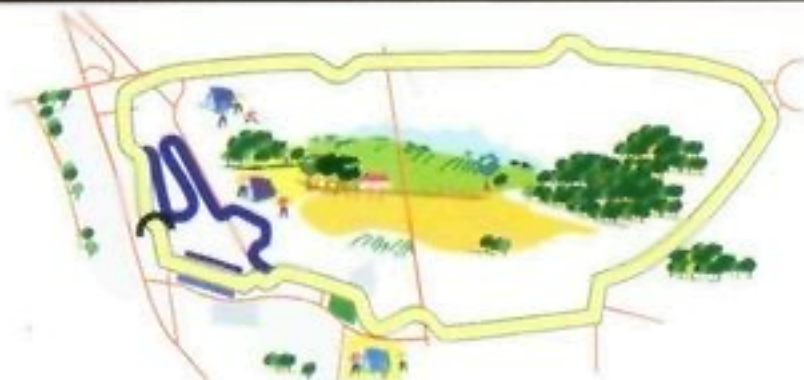
В прошлом году участники были разделены на четыре категории. На этот раз организаторы пошли дальше и, дабы не оставить стартовое поле полупустым, допустили к участию в гонке автомобили пяти различных классов.

Но количество далеко не всегда означает качество. Не стоит также обольщаться громкими названиями: "Порше", "Бугат-

## 24 HEURES DU MANS

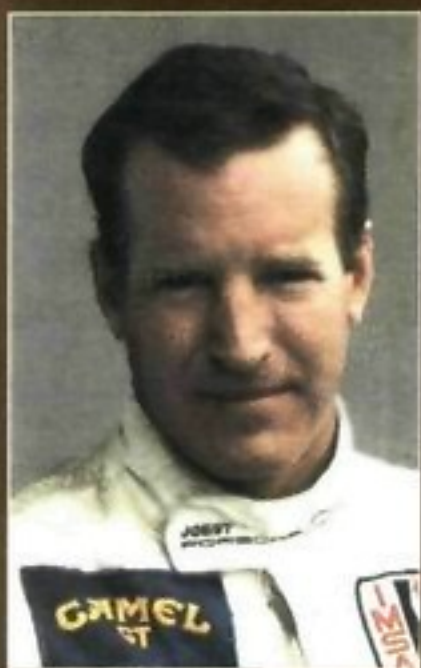
18—19 июня, 1 круг — 13600 м

■ — фамилии пилотов, участвовавших в квалификации, \* — отмечены пилоты, показавшие лучшее время в экипаже, Т — турбонаддувный мотор, А — "атмосферный".



|     |                                             |           |                       | Место<br>на старте | Круги | Кате-<br>гория | Тип и рабочий<br>объем двигателя (см³) | Вес<br>(кг) |      |
|-----|---------------------------------------------|-----------|-----------------------|--------------------|-------|----------------|----------------------------------------|-------------|------|
| 1.  | Я.Дальма/Х.Хейвуд/М.Бальди*                 | F/USA/I   | Dauer Porsche 962     | 7                  | 344   | GT1            | T                                      | 2994        | 1016 |
| 2.  | Э.Эрвин/М.Мартини*/Дж.Кроснофф              | GB/I/USA  | Toyota 94CV           | 4                  | —1    | LMP1           | T                                      | 3576        | 967  |
| 3.  | Х.-И.Штук*/Д.Салливан/Т.Бутсен              | D/USA/B   | Dauer Porsche 962     | 5                  | —1    | GT1            | T                                      | 2994        | 1025 |
| 4.  | С.Андскар/Ж.Фуше*/Б.Воллек                  | S/ZA/F    | Toyota 94CV           | 8                  | —16   | LMP1           | T                                      | 3576        | 965  |
| 5.  | С.Миллен*/Дж. О'Коннел/Дж.Нортон            | USA       | Nissan 300ZX          | 9                  | —27   | GTS            | T                                      | 2960        | 1206 |
| 6.  | Д.Белл/Р.Донован/Ю.Лаезиг                   | GD/GB/D   | Porsche Kremer K8     | 2                  | —28   | LMP1           | T                                      | 3000        | 947  |
| 7.  | Ж.-Л.Риччи/Э.Эванс/Ф.Олзик*                 | F/USA/CDN | Courage-Porsche C32LM | 11                 | —34   | LMP1           | T                                      | 3000        | 973  |
| 8.  | Д.Дюпуи*/Х.Пареха/К.Палау                   | F/E/E     | Porsche Carrera RSR   | 26                 | —37   | GT2            | A                                      | 3800        | 1075 |
| 9.  | Э.Кальдерари*/Л.Бринер-Келлер/Д.Мастопьетро | CH/CH/I   | Porsche Carrera RSR   | 27                 | —45   | GT2            | A                                      | 3800        | 1092 |
| 10. | Т.Матяз/П.Хусман*/К.Озер                    | SLO/D/NL  | Porsche Carrera RSR   | 43                 | —49   | GT2            | A                                      | 3800        | 1102 |
| 11. | А.де Орлеанс-Бурбон/Т.Салдана*/А.Виларино   | E         | Ferrari 348GT         | 28                 | —68   | GT2            | A                                      | 3405        | 1187 |
| 12. | Р.Арну*/Дж.Белл/Б.Балас                     | F/D/E     | Dodge Viper           | 41                 | —71   | GT1            | A                                      | 7990        | —    |

Средняя скорость победителя: 195,265 км/ч. Результат победителей: 4678,4 км (23:57.33,41). Лучший круг: Бутсен (Dauer Porsche 962) 3.52,54 (210,544 км/ч).



Только для итальянца Мауро Бальди (справа) нынешний успех стал первой победой в Ле-Мане. Янник Дальма (в центре) праздновал свой второй триумф на кольце Сартэ, а американец Херли Хейвуд — третий.

ти", "Тойота". Что до некогда великой французской марки, то она была представлена своим супер-каром EB110 в категории "Гран-Туризм". Возрожденный в прошлом году специально для бездельников-толстосумов, бредящих романтикой автогонок, класс в нынешнем Ле-Мане был подразделен на две подгруппы: практически серийные "Порше-911", "Де-Томазо-Пантера", "Лотос-Эспри", "Феррари-348" попали в GT2. Под правила категории GT1 — автомобиль минимальным весом в 1000 кг, открытым или закрытым кокпитом, как минимум с двумя сиденьями и бензобаком объемом в 120 литров — наряду с французскими "Вентури", "Додж-Вайпер", попал и упомянутый "Бугатти" и даже "Дауэр-Порше". Переработанный немецкими умельцами в якобы "дорожный", на самом деле он представлял собой самый что ни на есть спортивный прототип, остаток славной плеяды группы С.

Были здесь, правда, и настоящие гоночные машины. В категории "Прототипы Ле-Ман 1" (LMP1) засветились знаменитые "Порше", тоже, по большому счету, немало переделанные. Над легендарным прототипом, выпуск которого начался почти десять лет назад, основательно потрудились мастерские "Кремер", "Кураж". Заставить сбросить "старика" "Порше" все свои годы они так и не смогли, героических усилий полукустарных фирм хватило лишь на то, чтобы вдохнуть в 962-ю хоть немного жизни и резвости, да и той по-настоящему хватило лишь на квалификацию. Все же именно эти машины считались одними из главных претендентов на победу. И в самом деле, кому было спорить с ними? Маленьким "букашкам-спайдерам" различных национальных первенств (категория LMP2)? Правда, постойте... Был все-таки еще один класс, представители которого имели шансы "въехать" хотя бы на пьедестал.

Речь идет о категории GT5 первенства IMSA. Из Америки во Францию прикатили только три таких автомобиля, но европейцы поглядывали на них с опаской. Еще бы — среди них же была роторно-поршневая "Мазда-RX7", которой пару лет назад не было равных в американской серии, две другие машины — "Ниссан-300ZX" смотрелись даже более грозно. Ведь на одном из них в начале сезона были выиграны "24 часа Дайтоны" и "12 часов Себринга". И пусть вас не обманывает название этого автомобиля. От спортивного купе японской компании в этом гоночном монстре нет ничего, кроме фирменного лейбла. Оснащенный трехлитровой турбонаддувной V-об-

разной шестеркой, этот "Ниссан" мог бы, пожалуй, поднатужась, потягаться с "Порше".

Но главным соперником "немецких старичков" была все же "Тойота". Японцев представляли в нынешнем Ле-Мане две команды — SARD и "Ниссо Траст", которые едва ли не единственные пользовались пусть минимальной, но все же поддержкой завода и к тому же были укомплектованы наиболее современными среди всех конкурентов прототипами, а главное — пользовались услугами профессиональных и опытных пилотов.

Хотя, по правде говоря, лидерство "Тойоты" команды SARD захватила лишь после того, как на третьем часу гонки лопнула покрышка у "Дауэр-Порше-962" Дэни Салливэна. Удивительно, но "дауэры" категории GT1 "конюшни" "Ле-Ман Порше Тим" стали единственными соперниками "тойот".

"Они совсем недалеко от нас, — говорил ночью итальянец Мауро Мартини — пилот лидирующей "Тойоты." — Но все же если мы выиграем эту гонку, то посвятим победу Роланду Ратценбергеру".

Австриец был ангажирован командой SARD для участия в Ле-Мане еще задолго до старта, и его имя, несмотря на трагическую гибель в Имоле, было написано на борту "Тойоты-94CV. К сожалению, Мартини не удалось осуществить свой благородный порыв. За каких-то полтора часа до финиша гонки американец Джефф Кроснофф заехал в пит-лейн с барахлящей коробкой передач. Злосчастная трансмиссия, доставившая механикам "Тойоты" уйму головной боли еще в прошлом году, на этот раз стоила японцам первой победы на Сартэ. Как из пушки вылетевший спустя 12 минут из боксов, Эдди Эрвин сумел лишь вернуть команде второе место, и то ирландец более часа шел по трассе без третьей передачи.

Во Франции было 16 часов ровно, над трассой Сартэ еще светило солнце, а многотысячная толпа болельщиков приветствовала "Дауэр-Порше" победителей — экипажа Дальма/Хейвуд/Бальди. Что ж, великая гонка продержалась еще год. Но безусловно если и следующий Ле-Ман пройдет по тому же самому сценарию, что и в нынешний раз, то последствия легко предсказуемы. Соревнования на Сартэ последних двух-трех лет станут "бабьим летом" всей замечательной истории Ле-Мана, вслед за которым, как известно, идет унылая и блеклая осень, быстрое увядание и окончательное забвение и гибель. /

Ни один из четырех прототипов группы LMP2 до финиша не добрался. Два "спайдера" команды "Вельтер Рэйсинг" все же наделали шуму: один из них показал в квалификации третье время, другой выиграл разминку в утро перед гонкой.

Нынешний Ле-Ман стал дебютом японской "Хонды" в гонках на выносливость.

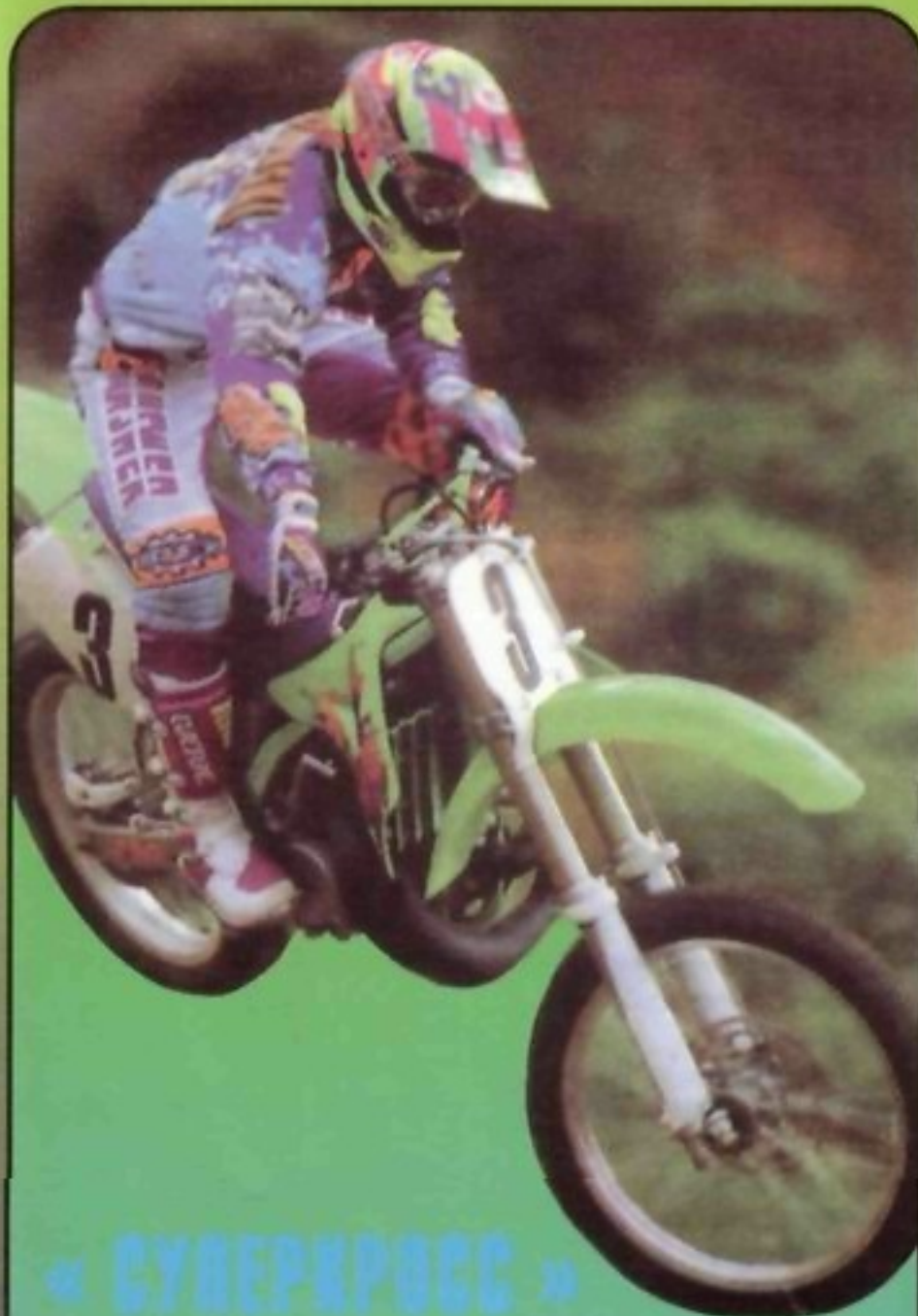
С 1973 года на трассе 24-часовой гонки не стартовали "маранельские лошади", зато их возвращение выдалось поистине королевским. За рулем модели 348 сидел племянник короля Испании Хуана-Карлоса — принц Альфонсо де Орлеанс-Бурбон.

В гонке принимали участие сразу две женщины. Первая из них — Лиан Бринер-Келлер, известная по выступлениям в Суперкубке "Порше", многочасовых состязаниях за океаном, на "Порше-Каррера-RSR" стала второй в категории GT2. Другая представительница прекрасного пола, японка Томико Юсикава в компании с рок-певцом Масахино Кондо на "Порше-962" со 155 кругами отставания от лидера не была классифицирована.

"Это будет мой последний Ле-Ман, — заявил перед стартом английский ветеран Дерек Белл. — Я хочу победить еще раз, чтобы повторить рекорд Жаки Икса, но не перекрывать его". Однако даже второе место на старте не помогло англичанину. Преследуемый техническими проблемами, его элегантный "Кремер-Порше-K8" с открытым кокпитом финишировал только шестым. После финиша 52-летний Дерек с немного грустной улыбкой шутил: "Если бы я был Мэнселлом, я бы еще вернулся сюда за пару миллионов, но в гонках спортивных автомобилей таких денег попросту не существует". Впрочем, несмотря на то, что рекорд Икса в шесть побед так и остался непоколебим, у Белла был другой повод порадоваться. Его сын Джастин совсем неплохо откатал все 24 часа гонки, и его "Додж-Вайпер" в категории GT1 уступил лишь двум "дауэрам-порше".

Забавно, но даже несмотря на все ухищрения организаторов, старт в гонке приняло всего 48 машин, на одну меньше, чем в прошлом году.

Зачет в гонке получили лишь 17 автомобилей, 6 экипажей, прошедшие меньше 2/3 дистанции, не были классифицированы и 25 до финишной отметки не добрались.



## « СУПЕРКРОСС »

ПРЕДЛАГАЕТ СО СКЛАДА В МОСКВЕ

### КРОССОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ HONDA SUZUKI KAWASAKI

|                     |               |
|---------------------|---------------|
| 60 см <sup>3</sup>  | — 3100\$      |
| 80 см <sup>3</sup>  | — 3300—3400\$ |
| 125 см <sup>3</sup> | — 4800\$      |
| 250 см <sup>3</sup> | — 5200\$      |
| 500 см <sup>3</sup> | — 5300\$      |

### КРОССОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ С КОЛЯСКОЙ ZABEL—EML

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| 620 см <sup>3</sup> | — 13200\$ |
| 685 см <sup>3</sup> | — 14400\$ |

### ФОРМА ДЛЯ МОТОСПОРТА

SHOEI, ARAI, AGO, M.ROBERT, UFO, SINISALO, JT, YOKO, SHOT, PSA, SCOTT, SMITH

и др.

900 — 1300 \$ (комплект)

### ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И МАСЛА ДЛЯ СПОРТИВНЫХ МОТОЦИКЛОВ

CASTROL (SUPER TT) — 6\$ за 1 литр

TWIN AIR — 12 \$ за 1 литр

Оптовым покупателям скидка до 10%.

Форма оплаты любая.



# « СУПЕРКРОСС »

Тел. в Москве: (095) 145-81-14

## СТАТИСТИКА

### КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

#### Формула 3000

#### Международный чемпионат

IV этап, Энна-Пергуза, Италия, 17 июля: 1. Ж. де Ферран (BR, "Рейнард-94D-Джадд"); 2. Ф. Лагорс (F); 3. Н. Нода (J, оба — "Рейнард-94D-Косворт"); 4. М. Палис (I); 5. Ж. Поликан (F, оба — "Рейнард-94D-Джадд"); 6. К. Пескатори (I, "Рейнард-93D-Косворт").

V этап, Хоккенхайм, Германия, 30 июля: 1. Лагорс; 2. Ж.-К. Буйон (F, "Рейнард-94D-Косворт"); 3. де Ферран; 4. В. Соспири (I, "Рейнард-94D-Косворт"); 5. М. Гусенз (B, "Лола-Т94-Косворт"); 6. В. Эйманс (B, "Рейнард-94D-Косворт"). Личный зачет: 1. Лагорс — 28; 2. де Ферран — 26; 3. Соспири — 16; 4. Палис — 12; 5. Буйон — 9.

#### Чемпионат IMSA

"Экссон Уорлд Спортс кар", IV этап, Лайм-Рок, 29 мая: 1. Дж. Моретти — Э. Салазар (I/CHI); 2. Дж. Кохран (USA); 3. Э. Эванс — Ч. Морган (USA все — "Феррари-333SP"); 4. У. Тейлор — Дж. Даунинг (USA, "Кудзу-DG3-Мазда"); 5. П. Кобб — Р. Сатерленд (USA, "Спайс-АК93-Олдсмобиль"); 6. Дж. Дейл — Б. Шадр (CAN/USA, "Спайс-НС94-Олдсмобиль").

Личный зачет: 1 — 2. Тейлор — Даунинг — по 88 очков; 3 — 4. Дейл — Шадр — по 62; 5. Эванс — 60; 6 — 7. Морган — С. Лагасс — по 45.

"Экссон Сьюприм GT", IV этап, Лайм-Рок, 29 мая: 1. Э. Хоерр; 2. Д. Брассфилд (оба — USA, "Олдсмобиль-Катласс Сьюприм"); 3. С. Миллен; 4. Дж. О. Коннел (оба — USA, "Ниссан-300ZX"); 5. Дж. Пецца (USA, "Форд-Мустанг"); 6. Б. Оберлен (USA, "Мазда-RX7").

### Грузовые автомобили

#### Чемпионат Европы

I этап, Гран-при Италии, Мизано, 7 — 8 мая. Суперкласс I-й день: 1. С. Боргудд (S); 2. С. Пэрриш (GB); 3. Ф. Кройтцпойнтер (D) — все "Мерседес-Бенц-1834"; 4. Р. Уокер (GB, "ЗИЛ-Катерпиллер"); 5. Г. Корбер (D); 6. Х. Луостаринен (SF, оба — СИСУ-SR-340). 2-й день: 1. Боргудд; 2. Пэрриш; 3. Кройтцпойнтер; 4. Ж. Кине (F, "Мерседес-Бенц-1834"); 5. Уокер; 6. М.-С. Маркос (E, MAN).

III этап, Гран-при Франции, Поль Рикар, 21 — 22 мая. 1-й день: 1. Пэрриш; 2. Боргудд; 3. Кройтцпойнтер; 4. Кине; 5. Уокер; 6. Н. Крозер (F, MAN); 2-й день: 1. Пэрриш; 2. Боргудд; 3. Кройтцпойнтер; 4. Кине; 5. Уокер; 6. Крозер... 10. Маркин (RUS, "ЗИЛ-Катерпиллер").

IV этап, Гран-при Финляндии, Кемора, 11 — 12 июня. 1-й день: 1. Пэрриш; 2. Боргудд; 3. Кройтцпойнтер; 4. Корбер; 5. Кине; 6. М. Куоппала (SF, СИСУ-SR-340)... 10. Маркин. 2-й день: 1. Пэрриш; 2. Кройтцпойнтер; 3. Маркос; 4. Н.-Г. фон Марвитц (D, "Мерседес-Бенц-1834"); 5. Крозер; 6. Маркин.

V этап, Гран-при Германии, Нюрбургринг, 16 — 17 июля. 1-й день: 1. Пэрриш; 2. Х. Луостаринен; 3. Боргудд; 4. Корбер; 5. Уокер; 6. Крозер. 2-й день: 1. Пэрриш; 2. Боргудд; 3. Кройтцпойнтер; 4. Уокер; 5. Крозер; 6. Кине; 7. Маркин.

VI этап, Гран-при Англии, Донингтон-Парк, 30 — 31 июля. 1-й день: 1. Кройтцпойнтер; 2. Луостаринен; 3. Уокер; 4. Кине; 5. Боргудд; 6. Марвитц. 2-й день: 1. Боргудд; 2. Уокер; 3. Луостаринен; 4. М. Куоппала; 5. Кине; 6. Крозер. Личный зачет: 1. Пэрриш — 299 очков; 2. Боргудд — 276; 3. Кройтцпойнтер — 216; 4. Уокер — 206; 5. Кине — 155; 6. Крозер — 141... 13. Маркин — 63.

### МОТОСПОРТ

#### Триал

#### Чемпионат мира

IV этап, Оснабрюк, Германия, 22 мая: 1. Х. Таррес; 2. А. Гарсия (оба — E, "Гас-Гас"); 3. Т. Нарита (J, "Бета"); 4. Дж. Понс (E, "Гас-Гас"); 5. М. Коломер; 6. Д. Босис (I, оба — "Бета"); 7. Д. Мильо (I, "Гас-Гас"); 8. С. Колли (GB, "Бета"); 9. А. Бильбао (E, "Монтеза"); 10. Б. Камоцци (F, "Скорпа").

V этап, Непомук, Чехия, 5 июня: 1. Таррес; 2. Т. Ахвала (SF, "Фантик"); 3. Мильо; 4. Босис; 5. Понс; 6. Колли; 7. Нарита; 8. Коломер; 9. Камоцци; 10. Бильбао.

VI этап, Бреал, Франция, 12 июня: 1. Таррес; 2. Нарита; 3. Д. Лампкин (GB, "Бета"); 4. Ахвала; 5. Мильо; 6. Коломер; 7. Камоцци; 8. Колли; 9. Босис; 10. Понс.

VII этап, Доннер Пасс, США, 26 июня: 1. Таррес; 2. Понс; 3. Ахвала; 4. Колли; 5. Мильо; 6. Коломер; 7. Нарита; 8. Камоцци; 9. Босис; 10. Лампкин.

VIII этап, Виелла, Испания, 10 июля: 1. Таррес; 2. Ахвала; 3. Коломер; 4. Понс; 5. Бильбао; 6. Гарсия; 7. Нарита; 8. Камоцци; 9. Колли; 10. Босис.

IX этап, Имер, Италия, 17 июля: 1. Босис; 2. Таррес; 3. Лампкин; 4. Понс; 5. Ахвала; 6. Мильо; 7. Камоцци; 8. Гарсия; 9. П. Сембенини (I, "Бета"); 10. Нарита.

X этап, Биаска, Швейцария, 24 июля: 1. Таррес; 2. Ахвала; 3. Нарита; 4. Лампкин; 5. Понс; 6. Босис; 7. Бильбао; 8. Мильо; 9. Колли; 10. Гарсия.

Итоговый результат: 1. Таррес — 185 очков; 2. Ахвала — 140; 3. Понс — 119; 4. Коломер — 101; 5. Нарита — 101; 6. Лампкин — 97; 7. Босис — 95; 8. Мильо — 88; 9. Гарсия — 81; 10. Колли — 81.

# ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ

НА

**1995**

ГОД



АВТОМОТОСПОРТ



ИНДЕКС 70300