

АМС

ПЕРВЫЙ РУССКИЙ АВТОМОТОСПОРТ ЖУРНАЛ

ISSN 0868-5193

ЗОЛОТОГО МАЛЬЧИКА ХОТЯТ СДЕЛАТЬ СЕРЕБРЯНЫМ



10

1994

А. ШУГУРОВ

РЕЦЕПТ Ш



АЛЯПИНА



Когда в карьере великого русского певца наступали спады, Федор Иванович нередко прибегал к простому и эффективному средству, весьма далекому, правда, от музыки, если не от искусства вообще. Он устраивал скандалы с битьем посуды в "Яре", совершал самые немыслимые сумасбродства, лишь бы обратить на себя внимание публики. И помогало! О Шаляпине вновь говорили: "Да-да, он самый! Вы знаете, что он сказал князю Н.? Но каков голосище!". Спектакли с его участием опять собирали полные залы, поклонницы и антрепренеры сходили с ума.

Когда Михаэль Шумахер выиграл шесть этапов из семи, что в 44-летней истории первенства мира формулы 1 случилось лишь однажды, в далеком 1995 году, во времена незабываемого Джима Кларка, судьба чемпионской короны практически определилась. И стало ясно, что еще одна-две победы немца, и формулу ждет неминуемый спад зрительского интереса. Согласитесь, не всякому, кто накануне сезона предвкушал обещанный антрепренерами Международной автомобильной федерации грандиозный спектакль с равными шансами, понравится такой театр одного актера.

И тогда "хозяин большого цирка" формулы 1, как часто называют президента Ассоциации конструкторов Ф1 Берни Экклстоуна, прибегнул к старому рецепту Федора Шаляпина, решив подлить масла сенсаций в начавший было угасать огонь страстей чемпионата мира.

Над Хоккенхаймом плыла жара. Она заползала под комбинезоны гонщиков, горячим полотенцем накрывала плечи зрителей, проникала в соты радиаторов, жарко дышала на бензопроводы и всем навязывала свое общество. Впрочем, страсти перед девятым этапом чемпионата мира и без того были накалены до предела. Началось все с пустяка, маленькой искры, которая сверкнула в мозгу Михаэля Шумахера во время прогревочного

круга в Сильверстоуне. Он взял да обогнал Деймона Хилла, хотя делать этого нельзя.

Почему так сделал, неясно. Но вскоре сообразил, что это противоречит правилам, и вернулся на свое место в цепочке гонщиков. Судьи заметили нарушение и сообщили "куда следует". Но не всем. Лишь когда гонщики "разобрались", Шумахер увидел черный флаг со своим стартовым номером, но игнорировал его — ведь Флавио Бриаторе, менеджер команды "Бенеттон", никаких сигналов остановиться не подавал. Возможно, сам Бриаторе не понял, что произошло. Или делал вид, чтобы дать возможность Шумахеру оттянуть момент штрафной остановки (за нарушение правил движения в предстартовой веренице предусмотрен пятисекундный отстой в ремзоне), тем самым позволив своему гонщику создать солидный отрыв.

Итог: Шумахеру пришлось остановиться, Бриаторе впоследствии уплатил штраф в полмиллиона долларов и выслушал вердикт ФИА, что в наказание за нарушение правил Шумахер дисквалифицируется на две гонки. Бриаторе подал апелляцию, а поклонники Шумахера пригрозили поджечь лес, окружающий трассу в Хоккенхайме, если их земляк не будет допущен на старт Гран-при Германии.

ФИА пошла на компромисс и решила рассмотреть апелляцию в самом конце авгу-

ста, но аннулировала шесть очков, которые Шумахер получил за второе место на английском этапе.

"Я знаю, что нарушил правила и понимаю, что должен понести кару, — заявил немецкий гонщик, — но наказание чересчур сурово, и это еще одна причина, почему моя команда подала апелляцию".

Однако скандала на британском Гран-при Экклстоуну показалось мало — ну, отняли у Шумахера десять очков в Сильверстоуне да еще возможность заработать двадцать в Италии и Португалии, оставшихся шести этапов Михаэлю и его "Бенеттону" вполне хватит, чтобы положить соперников на обе лопатки. Нет, тут требовалось что-то еще, "с битьем посуды"! И Экклстоун придумал — он ведь великий выдумщик, "хитрый Берни".

Обязательный технический контроль до старта и после финиша — традиция чемпионата, которая соблюдается неукоснительно. Но вот беда — перед немецким этапом поползли слухи, что на "бенеттонах" применялись запрещенные с 1994 года электронные устройства. А как же неукоснительность проверок? Или лицо главного технического комиссара ФИА Чарльза Уиттинга должно было изменить свой цвет, или спортивный чиновник должен был опровергнуть слухи. Он же ограничился тем, что официальным пресс-релизом только подтвердил прежний

"Феррари" и "Лижье" на первых двух строчках итогового протокола Гран-при — такое болельщики видели в последний раз тринадцать лет назад. На снимке — Герхард Бергер обходит Оливье Пани.



Появившийся на небосводе формулы 1 подобно комете, "голландский Сенна" Йос Ферстаппен едва не сгорел в буквальном смысле — во время страшного пожара в боксах "Хоккенхаймринга".



запрет. Таким образом, не развеивая полезной на будущее убежденности окружающих в неких "криминальных наклонностях" "Бенеттона", ФИА одновременно делала вид, что ничего не замечает. Но нужно было еще создать видимость абсолютной беспристрастности.

По результатам официальных тренировок Шумахер стоял на старте лишь четвертым. На первых двух позициях — гонщики "Феррари" Герхард Бергер и Жан Алези. Третьим — Хилл на "Вильямсе". Трасса "Хоккенхаймринг" — скоростная, 70 процентов ее гонщики проходят на полном дросселе, и преимущество здесь имеют машины с очень мощными двигателями. Новый, 12-цилиндровый мотор "Феррари", с которым команда приехала в Германию, развивал мощность около 810 л.с. Двигатели "Рено" новой модификации RS-06B располагали 800 "лошадьми", а применяемый на "бенеттонах" мотор "Форд-Цетек-R" — всего 750-ю. Шансов на успех у Шумахера было мало.

Сразу после старта началась свалка. Десять гонщиков выбыли из борьбы перед первым поворотом. Какой удобный случай — решило руководство ФИА и... дисквалифицировало на одну гонку Мику Хаккинена, назвав одним из виновников колоссального за-

вала. Авария "Мак-Ларена", действительно, была впечатляющей. Однако любому мало-мальски разбирающемуся в автогонках болельщику — не то что спортивному комиссару, было ясно — виновен в ней не финн, а в первую очередь Марк Бланделл, неоправданно резким маневрированием на стартовой прямой вызвавший цепную реакцию аварий.

Но истина чиновников от спорта, к сожалению, не интересовала. Хаккинен просто был наиболее удобным поводом для проявления беспристрастности — дескать, наказываем мы не одного Шумахера. Ведь в том же Сильверстоуне он был дисквалифицирован условно за то, что судьи вытолкнули застрявший на гравии "Мак-Ларен" на трассу (напомним правила: гонщику можно и даже нужно оказать помощь, если его автомобиль может создать опасность для других пилотов).

Но мы несколько забежали вперед. Поврежденные в стартовой свалке "вильямсы" сразу отстали, Алези сошел из-за дефекта в системе зажигания, и в лидеры вышел Бергер. А по пятам австрийца следовал Шумахер. И как мастерски! Прекрасно зная неуступчивый характер Герхарда, пилот "Бенеттона" следовал за "Феррари" неотступно как тень. Давя на нервы. Заставляя

9 этап		Гран-при Германии		
31 июля, "Хоккенхаймринг", 43 кр., 307,032 км.				
1. Г.Бергер	A	Ferrari 412T1B	1	1:22.37,272
2. О.Пани	F	Ligier JS39B	12	—54,779
3. Э.Бернар	F	Ligier JS39B	14	—1.05,042
4. К.Фиттипальди	BR	Arrows FA15	17	—1.21,609
5. Дж.Морбиделли	I	Arrows FA15	16	—1.30,544
6. Э.Кома	F	Larrousse LH94	22	—1.45,445
7. О.Беретта	F	Larrousse LH94	24	—1 кр.
8. Д.Хилл	GB	Williams FW16	3	—1 кр.
Сошли с трассы		Место на старте	Причина	
39 Ж.-М.Гунон	F	Simtek S941	26	эл.сист.
37 Д.Брэбхэм	AUS	Simtek S941	25	КП
20 М.Шумахер	D	Benetton B194	4	мотор
19 М.Брандл	GB	McLaren MP4/9	13	мотор
17 Д.Култарад	GB	Williams FW16	6	эл.сист.
15 Й.Ферстаппен	NL	Benetton B194	19	пожар
6 Ю.Катаяма	J	Tyrrell 022	5	авария
0 М.Бланделл	GB	Tyrrell 022	7	авария
0 М.Хаккинен	SF	McLaren MP4/9	8	авария
0 А.Дзанарди	I	Lotus 109	21	авария
0 Дж.Херберт	GB	Lotus 109	15	авария
0 Р.Баррикелло	BR	Jordan 194	11	авария
0 Э.Эрвин	GB	Jordan 194	10	авария
0 П.Мартини	I	Minardi M194	20	авария
0 М.Альборето	I	Minardi M194	23	авария
0 Ж.Алези	F	Ferrari 412T1B	2	мотор
0 А. де Чезарис	I	Sauber C13	18	авария
0 Х.-Х.Френтцен	D	Sauber C13	9	авария
Не прошли квалификацию				
П.Бельмондо	F	Pacific PR01		1.51,122
Б.Гашо	B	Pacific PR01		1.51,292
"Полу-позиции": 1.43,582 (237,133 км/ч).				
Лучший круг: Култарад — 1.46,211 (231,264 км/ч).				



Несмотря на то, что именно Жана Алези многие считают номером 1 в "Феррари", объективно он пока уступает своему более опытному коллеге по команде. Вот и в Германии, Венгрии и Бельгии ему удалось проехать всего 60 кругов.

ошибиться. Ведь психологическое преимущество было целиком на стороне немца — шутка ли, шесть побед в сезоне. А Бергер в последний раз держал в руках Гран-при два года назад.

Даже неистовый рев ставших черно-красно-желтыми от немецких флагов трибун "Хоккенхаймринга" не заставил немца сменить тактику. И лишь проблемы с двигателем на двадцатом круге (первая в сезоне неисправность, лишившая Михаэля очков!) заставили Шумахера отступить.

Сразу же немалая часть зрителей начала расходиться — их кумир сошел с дистанции. Но драма на этом не закончилась. Один за другим выбывали фавориты, надолго застрял с ремонтом машины Хилл. Заслуженно победил Бергер, а в тройку призеров (при восьми гонщиках, получивших зачет) неожиданно попали оба представителя "Лижье" — Оливье Пани и Эрик Бернар.

Однако одно происшествие, случившееся на 15 круге в боксах "Хоккенхаймринга", за-

ставило почти всех (кроме разве, самых отчаянных фанов "Феррари") забыть о сенсационных результатах Гран-при Германии.

При заправке топливом "Бенеттона" Йоса Ферстаппена в ремонтных боксах вспыхнул пожар. Бензин попал на раскаленные выхлопные трубы, двигатель, тормозные диски, и столб огня охватил машину, гонщика, механиков. Но пожарная тройка команды действовала бесстрашно и мастерски: за семь с половиной секунд они ликвидировали пожар.

Однако самого 22-летнего голландского гонщика и троих механиков все же отправили в ожоговую клинику в Отгертсхайме, близ Людвигсхаффена. И если Йоса вскоре выпустили из больницы, то еще двоим пришлось пройти курс лечения в несколько дней.

Но какой это прекрасный повод — ведь горел-то "Бенеттон"! И тут же появилась на свет "утка" о том, что команда самовольно переделала заправочное оборудование, удалив якобы некие фильтры. Напрасно Бриа-

торе распространял пресс-релизы, в которых утверждалось, что ни его инженеры, ни механики и в мыслях не держали усовершенствование представленной ФИА техники. Главный постановщик и режиссер грандиозного 16-актного спектакля "Формула 1", Бернхард Экклстоун пустился в рассуждения о том, что команда "Бенеттон" безответственно отнеслась к такому серьезному делу, как дозаправка в ходе гонки, и должна быть наказана. Может быть, Экклстоун забыл, как ретиво выступал он за введение этой, в принципе, опасной, процедуры с сезона 1994 года и как игнорировал тревожные предупреждения?

Можно было ожидать, что на старт десятого этапа в Венгрии ФИА Шумахера не допустит. Но рассмотрение апелляции "Бенеттона" назначили на конец августа. А потому на венгерской, довольно "медленной" трассе Шумахер должен был победить с большим преимуществом. Двигатель его машины развивает высокую мощность в диапазоне сред-

Шинная компания "Гудьир" на каждый из этапов чемпионата привозит 2100 гоночных покрышек модели "Игл-Рэйсинг" для передних и задних колес. Шины для сухой трассы изготовлены из резиновой смеси двух рецептов: АА и В. Дождевые — из смеси одного состава.

Неудачные выступления своих гонщиков команда "Пасифик" объясняет

тем, что их машины имели недостаточную жесткость корпуса на скручивание и плохую аэродинамику. Эти недостатки будут устранены на новой модели.

Между спортивным отделом "Рено" и командой "Бенеттон" достигнуто соглашение о поставках ей в 1995 году гоночных двигателей формулы 1. До сих пор "Рено" обеспечивал ими

"Вильямс" и "Лижье". Очевидно, что "Лижье", ныне приобретенная "Бенеттоном", выпадет из списка заказчиков этих моторов.

Гонщик команды "Лотос" Педро Лами уже поправился после майской аварии на "Сильверстоуне" и планирует вернуться на гоночную трассу в конце года.

них оборотов, а быстроходные двигатели "Феррари" и "Рено" на "Хунгароринге" свои преимущества реализовать не могут. Вполне естественно, что на старте по результатам тренировок Шумахер стоял первым. Последующие места — у Хилла, Култарда и Бергера.

Связка Шумахер—Хилл—Култард—Бергер прошла в таком порядке 14 кругов из 76. Затем Шумахер совершил первый из своих трех заходов в ремонтные боксы (второй — на 37-м круге и третий — на 57-м). До двадцать четвертого круга лидировал Хилл, но затем немецкий гонщик взял власть в свои руки и начался его буквально сказочный полет впереди всей вереницы пилотов. Во второй половине гонки остался далеко

О том, что вопреки многочисленным слухам, отношения между "Мак-Лареном" и "Пежо" несколько не испортились, говорит приглашение в Венгрию на место дисквалифицированного Хаккинена Филиппа Алльо, фактически пилота французской фирмы.



На старте Гран-при Венгрии Хайнца-Харальда Френтцена едва не впечатал в стену "Лижье" Пани.

А после первой смены колес и дозаправки забарахлила коробка передач, несколько раз внезапно переходя на нейтральную.

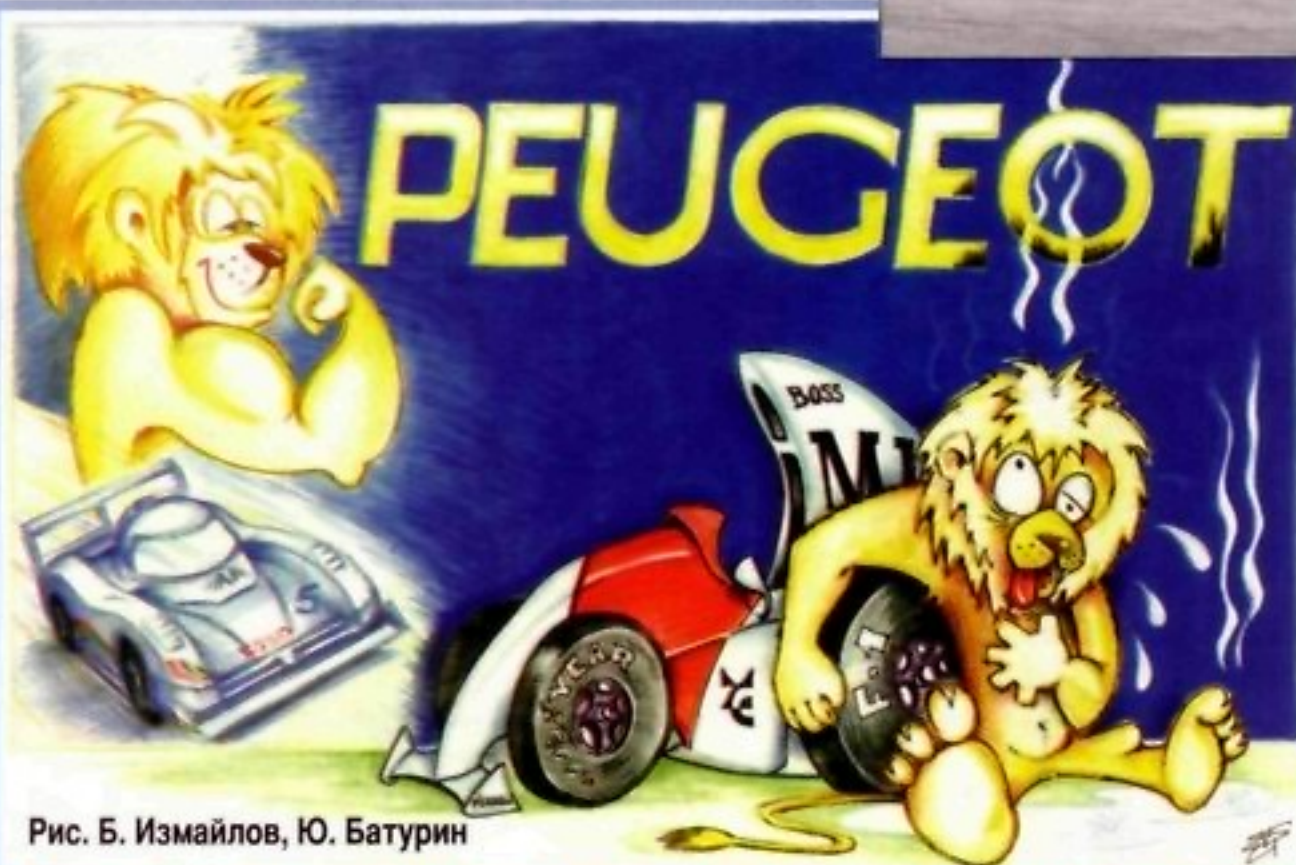


Рис. Б. Измайлов, Ю. Батурин

Хотя руководство "Мак-Ларена" и "Пежо" несклонно паниковать, августовские этапы чемпионата показали не способность красно-белых конкурировать с "бенеттонами" и "вильямсами". Более того, после Гран-при Бельгии пришла беда, откуда не ждали — ФИА обвинила "Мак-Ларен" в применении запрещенной автоматики в коробке передач. К счастью, Рону Деннису на специальном заседании совета Федерации в Париже удалось доказать голословность обвинения.

10 этап Гран-при Венгрии

14 августа, "Хунгароринг", 77 кр., 305,636 км

1. М.Шумахер	D	Benetton B194	1	1:48.00,185
2. Д.Хилл	GB	Williams FW16	2	—20,827
3. Й.Ферстаппен	NL	Benetton B194	12	—1.10,329
4. М.Брандл	GB	McLaren MP4/9	6	—1 кр.
5. М.Блаиделл	GB	Tyrrell 022	11	—1 кр.
6. О.Пани	F	Ligier JS39B	9	—1 кр.
7. М.Альборето	I	Minardi M194	20	—2 кр.
8. Э.Кома	F	Larrousse LH94	21	—2 кр.
9. О.Беретта	F	Larrousse LH94	25	—2 кр.
10. Э.Бернар	F	Ligier JS39B	18	—2 кр.
11. Д.Брэбхэм	AUS	Simtek S941	23	—3 кр.
12. Г.Бергер	A	Ferrari 412T1B	4	—5 кр.
13. А.Дзанарди	I	Lotus 109	22	—5 кр.
14. К.Фиттипальди	BR	Arrows FA15	16	—8 кр.

Сошли круг	Место на старте	Причина
59 Д.Култард	GB Williams FW16	3 авария
58 Ж.Алесси	F Ferrari 412T1B	13 трансмиссия
58 П.Мартини	I Minardi M194	15 авария
39 Х.-Х.Френтцен	D Sauber C13	8 КП
34 Дж.Херберт	GB Lotus 109	24 эл.сист.
30 А. де Чезарис	I Sauber C13	17 авария
30 Дж. Морбиделли	I Arrows FA15	9 авария
21 Ф.Алльо	F McLaren MP4/9	14 сист.охл.
9 Ж.-М.Гунон	F Simtek S941	26 авария
0 Ю.Катаяма	J Tyrrell 022	5 авария
0 Р.Баррикелло	BR Jordan 194	10 авария
0 Э.Эрвин	GB Jordan 194	7 авария

Не прошли квалификацию			
Б.Гашо	B	Pacific PR01	1.24,908
П.Бельмондо	F	Pacific PR01	1.26,275

"Поул-позишн": 1.18,258 (182,534 км/ч).
Лучший круг: Шумахер (5) — 1.20,881 (176,615 км/ч).



Парни из "Минарди Скудерия Италия" прекрасно понимают друг друга. Все они, кроме специалиста по аэродинамике Рене Хиллхорста, — итальянцы. Однако похвастать они могут разве что надежностью своих машин. Как правило, "Минарди" или доезжают до финиша, или опадают в аварии.

позади Бергер, потом сошел Алези. Отрыв же Шумахера от Хилла вырос до 35—45 секунд. Все прочие отстали от них уже на круг.

Что это? Сверхъестественное мастерство гонщика, филигранно уравновешенная настройка машины на "Хунгароринг" или, может быть, некое тайное конструкторское решение, которое не могли предвидеть и своевременно запретить яйцеголовые мыслители из ФИА? Поговаривали даже о применении каких-то незаконных электронных систем.

Флавио Бриаторе заявил, что он не мог совершить такого безответственного шага. За это команде грозила бы дисквалификация, следствие которой — двести специалистов без работы. Как руководитель, Бриаторе так поступить не мог.

А в Бельгии на помощь Эклстоуну пришла сама природа. Казалось бы, эта трасса с длинными прямыми участками, где машина

идет "за триста", где средняя скорость на круге 213 км/ч, должна давать преимущество машинам с 12-цилиндровыми ("Феррари") или 10-цилиндровыми ("Вильямс", "Джордан", "Мак-Ларен", "Тиррел") двигателями, более мощными, чем 8-цилиндровые моторы машин "Бенеттон", "Эрроуз", "Лярусс", "Минарди". Результаты же тренировок не укладывались в эту схему.

В пятницу половину часа, отведенного на квалификационные заезды, моросил мелкий дождик. Кое-кто очертя голову бросился на трассу и — в случае успеха, как Алези и Култард, — возглавлял список быстрейших или — в случае неудачи, как Кристиан Фиттипальди, — остался вообще без места. Но большинство выжидали. И лучше всех такая тактика (как неподражаем был в этом элементе пилотского мастерства Айртон Сенна!) удалась гонщикам "Джордана".

На следующий день дождь и вовсе лил как из ведра, и сенсация, которых так не хватало еще пару месяцев назад, состоялась. Баррикелло и "Джордан" — первый "поул" в жизни бразильца и его ирландского хозяина.

Однако уже начальная фаза гонок в Спа все расставила по своим местам. К десятому кругу головная пятерка состояла из Шумахера, Хилла, Култарда, Хаккинена и Баррикелло. Алези, начавший гонку третьим, быстро сошел, а его коллега Бергер не мог подняться выше седьмого места.

Шумахер почти всю гонку лидировал и выиграл с заметным перевесом над своими преследователями, Култардом и Хиллом. Он сделал две молниеносные (на 7,6 и 7,2 секунды) остановки для дозаправки и замены колес. На 19-м круге (всего их было 44) его "Бенеттон" вдруг совершил разворот почти

В возрасте 70 лет скончался Карло Кити, известный итальянский конструктор гоночных и спортивных автомобилей "Феррари", АТС, "Альфа-Ромео", "Мотори Модерни".

По словам Бернара Дюдо, менеджера спортотдела "Рено", в современном гоночном моторе формулы 60 процентов по весу деталей — из алюминиевых сплавов, 30 — из стали, 5 — из

титана, а остальные выполнены из углепластика.

Как утверждает главный конструктор "Бенеттона" Росс Браун, введенные ФИА с середины сезона ограничения в размерах и расположении аэродинамических устройств сократили на 20—25 процентов дополнительную, "прижимающую" вертикальную нагрузку. Это означает, что примерно

на 10 процентов уменьшились предельные скорости прохождения поворотов.

Технический директор "Вильямса" Патрик Хед признался, что, "очевидно, модель FW16 не является нашей лучшей машиной". В этом, вероятно, объяснение неудач данной модели в нынешнем сезоне, несмотря на наличие прекрасных моторов "Рено-RS06B".

на 360 градусов (возможно, размякший от жары асфальт стал тому причиной). Гонщик — его многие считают счастливым — быстро нашелся, чуть подправил машину и продолжал лидировать, не потеряв и пяти секунд.

Баррикелло держался треть гонки на третьем—пятом местах, но после замены шин вылетел с трассы на гравийную полосу. Вполне вероятно, что шины еще не успели прогреться до температуры (90—95°) для наилучшего сцепления с дорогой, а гонщик не учел этот факт, и потеря контакта с полотном трассы стала неизбежной.

Попытки Хилла и Култарда настичь лидера успеха не принесли. Совершенные каждым по две остановки в ремонтных боксах оказались долгими (8,8—9,3 секунды), по сравнению с Шумахером, и лишь увеличили отставание.

Любопытно, что именно на дозаправке 23-летний шотландец обыграл своего более

опытного (в Ф1) товарища по команде и уверенно отражал все попытки Хилла выйти на второе место. Однако телеоператоры недаром показывали стан "Вильямса", где главный конструктор команды Патрик Хед что-то оживленно обсуждал с Бриаторе, буквально влипнув в экран монитора. Заднее антикрыло сине-белого автомобиля под номером 2 странно скособоилось и жутко тряслось на малейшей неровности. В конце концов Култарда вызвали в боксы, что-то подкрутили, подстучали да так и отправили обратно на трассу, ничего не добившись. Шотландец потерял 22,5 секунды и сместился на пятое место.

А жаль, ведь он мог впервые в своей жизни ... выиграть Гран-при!

Торжествующий Шумахер финишировал, высоко подняв сжатый кулак. Однако более эффективно размахивали после драки кулаками технические комиссары ФИА. Осмотрев автомобиль победителя, они на-

шли, что десятимиллиметровой толщины пластина под днищем машины (призванная увеличить дорожный просвет и снизить тем самым влияние аэродинамических устройств на скоростные возможности машин) в районе передних колес на 1,6 миллиметра тоньше, чем предписано техническими требованиями. За их нарушение Шумахер лишен первого места, и победителем объявлен Хилл.

Шумахер допускает, что при том вынужденном пируэте на 19-м круге он, возможно, стесал об асфальт переднюю часть пластины. Это могло произойти и при резких торможениях, когда машина днищем касалась неровностей дороги. В этом случае технические комиссары могли обнаружить, что и на других машинах пластины были стесаны в передней части.

Так что же, перед стартом судьи не углади отклонений в толщине пластины? Или они искали их только у определенного автомобиля? Если так, то, похоже, спектакль "Формула 1" получает не совсем благообразную режиссуру.

Лицо человека, с которым столь заинтересованно обсуждает что-то лидер чемпионата мира, еще недавно было знакомо лишь узкому кругу людей. После взлета "Бенеттона" в нынешнем сезоне 39-летний главный конструктор команды Росс Браун стал весьма популярен у журналистов.



Новый 12-цилиндровый двигатель "Феррари-043" с углом между блоками цилиндров 75° на три килограмма легче своего предшественника. Еще семь килограммов сэкономил переход на коробку передач с картером, собранным из титановых деталей (вместо отливки из алюминиевого сплава).

На автомобилях Ф1 нынешнего года размер колесной базы лежит в пределах 2880—2990 мм. Колея передних колес

варьируется от 1650 до 1700 мм, задних — от 1570 до 1618 мм. Высота автомобиля — в пределах 990—1000 мм. Масса в снаряженном состоянии — около 505 кг.

Двум поворотам "Хоккенхаймринга" нынешним летом присвоены имена выдающихся гонщиков прошлых лет: Айртон Сенны и Джима Кларка. На церемонии присвоения присутствовала наряду с официальными лицами ФИА сестра Кларка, госпожа М.Калдер.

11 этап		Гран-при Бельгии			
28 августа, Спа-Франкоршам, 44 кр., 306,058 км					
М.Шумахер	D	Benetton B194	2	дисквал.	
1. Д.Хилл	GB	Williams FW16	3	1:28.47,170	
2. М.Хаккинен	SF	McLaren MP4/9	8	—51,381	
3. Й.Ферстаппен	NL	Benetton B194	6	—1.10,453	
4. Д.Култарт	GB	Williams FW16	7	—1.45,787	
5. М.Бланделл	GB	Tyrrell 022	12	—1 кр.	
6. Дж.Морбиделли	I	Arrows FA15	14	—1 кр.	
7. О.Пани	F	Ligier JS39B	17	—1 кр.	
8. П.Мартини	I	Minardi M194	10	—1 кр.	
9. М.Альборето	I	Minardi M194	18	—1 кр.	
10. Э.Бернар	F	Ligier JS39B	16	—2 кр.	
11. Ж.-М.Гунон	F	Simtek S941	25	—2 кр.	
12. Дж.Херберт	GB	Lotus 109	20	—3 кр.	
13. Э.Эрвин	GB	Jordan 194	4	—4 кр.	
Сопли					
			Место	Причина	
круг			на старте		
33 К.Фиттипальди	BR	Arows FA15	24	мотор	
29 Д.Бробхэм	AUS	Simtek S941	21	авария	
27 А. де Чезарис	I	Sauber C13	15	трос газа	
24 М.Брандл	GB	McLaren MP4/9	13	авария	
19 Р.Баррикелло	BR	Jordan 194	1	авария	
18 Ю.Катаяма	J	Tyrrell 022	23	мотор	
15 Ф.Адмэс	B	Lotus 109	26	авария	
11 Г.Бергер	A	Ferrari 412T1B	11	мотор	
11 Ф.Альбо	F	Larrousse LH94	19	мотор	
10 Х.-Х.Френтцен	D	Sauber C13	9	авария	
3 Э.Кома	F	Larrousse LH94	22	мотор	
2 Ж.Алени	F	Ferrari 412T1B	5	мотор	
Не прошли квалификацию					
Б.Гашо	B	Pacific PR01	2.34,582		
П.Бельмондо	F	Pacific PR01	2.35,729		

"Полу-позиция": 2.21,163 (178,542 км/ч). Лучший круг: Хилл (41) — 1:57,117 (215,2 км/ч). Лучший старт: 1. Шумахер — 76 очков; 2. Хилл — 55; 3. Бергер — 27; 4. Алени — 19; 5. Хаккинен — 14; 6. Баррикелло — 10; 7. Брандл — 9; 8—9. Бланделл, Ферстаппен — по 8; 10—11. Пани, Култард — по 7; 12—13. Н.Ларини (I), Фиттипальди — по 6; 14—15. Френтцен, Катаяма — по 5; 16—19. К.Вендлингер (A), де Чезарис, Мартини, Бернар — по 4; 20. Морбиделли — 3; 21. Кома — 2; 22—24. Альборето, Эрвин, Ю.-Я.Лекто (SF) — по 1. Команды: 1. Benetton — 85; 2. Williams — 64; 3. Ferrari — 52; 4. McLaren — 23; 5. Jordan — 14; 6. Tyrrell — 13; 8. Sauber — 10; 9. Arrows — 9; 10. Minardi — 5; 11. Larrousse — 2.



ВМЕШКАХ

С. НЕЧАЮК

Хосе Фройлан Гонзалес в начале 50-х годов слыл неплохим пилотом Ф1, однако "звездой" его назвать могли решиться, пожалуй, лишь самые фанатичные поклонники аргентинца. Потому удивительный по своей прыти старт Гонзалеса на Большом призе Франции 1953 года поверг в замешательство большинство зрителей, собравшихся в Реймсе. В это

трудно было поверить, но "Мазерати" Хосе Фройлана на глазах отрывался не только от своего товарища по команде — Хуана-Мануэля Фанхио, но и четверки "феррари", за рулем которых сидели Альберто Аскари, Луиджи Виллорези, Джузеппе "Нино" Фарина и Майкл Хоторн. И лишь посвященные знали, что "Пепе" ушел на дистанцию с наполовину заполненным баком. Изрядно облегченный автомобиль дал ему необходимое преимущество в дебюте гонки. Гонзалес задумал дозаправиться на середине дистанции, рассчитывая при этом сохранить лидерство в заезде. Однако 22 секунды превосходства оказались недостаточным заделом, и аргентинец вернулся на трассу только шестым.

Сражение за победу, которое он вел с Хоторном и Фанхио, вошло в легенду, но первым

Первым в то, что мудрая тактика дозаправки может принести победу, поверил Хосе Фройлан Гонзалес.

на финише все-таки был Майкл. Секунду проиграл ему будущий пятикратный чемпион мира. И лишь четыре десятых отделяли Гонзалеса от его великого соотечественника.

Пожалуй, то был первый случай в формуле 1, когда один из соперников попытался добиться решающего перевеса при помощи хитрости с дозаправкой. Увы, такая тактика не принесла успеха аргентинцу. Более того, многие считают, что, если бы не остановка в боксах, быть бы Гонзалесу победителем.

Соблазн сыграть в ту же игру зародился в сердцах гонщиков, когда на свет появились мягкие, но одновременно и менее износостойкие шины. В 1957 году "Мазерати" Фанхио был обут в покрышки "Пирелли", которые имели отменные сцепные качества, но явно проигрывали в надежности шинам "Энгельберт", установленным на "Феррари" Питера Коллинза и Майкла Хоторна. И вот на Большом призе Германии Хуан-Мануэль решил наполовину облегчить на старте машину, чтобы дозаправиться в середине гонки и одновременно сменить резину. Казалось, что так он сможет, как говорится, убить сразу двух зайцев.

Шеф-механик команды уверил Фанхио в том, что если тому удастся на первой части дистанции оторваться от соперников на 30 секунд, то он не лишится первого места. Аргентинец остановился в боксах, когда от преследователей его отделяло 26 секунд, но механики не сдержали слова — Хуан-Мануэль вновь стартовал, проигрывая лидеру целых 48 секунд. И все же он выиграл ту гонку, совершив, несомненно, свой самый великий спортивный





подвиг. Однако в основе его лежала не тактика дозаправки, а феноменальное мастерство пилота.

Между тем, снижение расхода топлива, вызванное запретом применения спиртового горючего в 1958 году, вместе с сокращением дистанции состязаний заставили забыть об этом виде тактики ведения гонки.

Вспомнили о нем только в 1982 году, и вновь, как и четверть века назад, причиной возрождения дозаправки стало появление чрезвычайно мягких покрышек.

Пионером в этом деле оказался один из самых изобретательных людей в формуле 1 — Гордон Марри.

Дело в том, что невероятный "аппетит" турбомотора требовал солидного запаса топлива, и вес полностью заправленного автомобиля на первых кругах разрушал нежную резину. Дозаправка не только позволяла атаковать в начале гонки, но и сохранить покрышки.

— Мы готовили аппаратуру для дозаправки в жутком секрете, — вспоминает англичанин. — На предсезонных тестах "Брэбхэма-БМВ" в Оултон-Парке мы выставляли специальные посты, чтобы во время тренировок наших механиков не было посторонних.

Однако пожать плоды "военной хитрости" Марри было не суждено. В ходе Гран-при Великобритании 1982 года у Риккардо Патресе заглох на старте мотор, а на машине Нельсона Пике, изрядно ушедшего вперед, оборвался ремень привода водяного насоса.

Урок "Брэбхэма" соперники усвоили очень быстро, и дозаправка стала неотъемлемой частью гонок формулы 1 вплоть до запрета в 1984 году. Руководство ФИА тогда посчитало этот спектакль слишком опасным. Заметим, вполне резонно, в чем мы смогли убедиться

Хитрецы из "Брэбхэма" Берни Экклстоун и Гордон Марри очень рассчитывали на трюк с дозаправкой. Однако случайность свела на нет их усилия. Эффект внезапности был утрачен.

во время пожара в боксах "Бенеттона" в нынешнем году. Наблюдая на экране телевизора, как пламя в мгновение ока охватывает автомобиль, сжимая в своих жарких объятиях Йоса Ферстаппена, невольно подумалось: ради чего? Только лишь из-за желания добавить перца в становившееся пресным блюдо чемпионата мира Ф1! Ведь на сей раз возрождению дозаправки не было никаких технических предпосылок. Даже использование сверхмягких покрышек ныне запрещено.

Отчасти поэтому, а также держа в уме опыт прошлых неудачных попыток обойти конкурентов за счет "бензиновых хитростей", думаю, сейчас вряд ли какая-либо из команд пытается строить тактику дозаправок, имея в виду объегорить соперников. Тем более, что рассчитывается она с помощью специальных компьютерных программ, позаимствованных, кстати, из гонок формулы CART. Задача, замечу, не самая сложная для современных электронных мозгов. Определяющий фактор здесь — расход топлива, который зависит в основном от мощности и аэродинамики автомобиля. Он тем больше, чем сильнее мотор. При равных же мощностных показателях проигрывают по экономичности двигатели с большим числом цилиндров (меньше движущихся деталей — меньше трение).



В расчет принимается и конфигурация трассы. Медленные, такие, как в Монако, например, где пилот только примерно половину дистанции проходит на полном газу, способствуют экономии горючего. Многие значит также длина подъезда и выезда из боксов. Основное время при "пит-стопе" теряется именно на этом. Впрочем, хочешь не хочешь, а для замены резины заехать в "пит-лейн" все равно придется. Тут, учитывая монопольное положение "Гудьира" в формуле 1, трудно рассчитывать что-нибудь "скроить".

Словом, сейчас дозаправку, с какой стороны ни посмотри, вряд ли можно назвать тактическим элементом, который всерьез влияет на исход гонки. Другое дело, могут подвести замешкавшиеся механики. Однако это, согласитесь, уже больше похоже на бег в мешках. Помните, был прежде такой аттракцион в арсенале массовиков-затейников наших парков культуры и отдыха. Но там все же побеждает не тот, кто бежит быстрее, а тот, кто бежит быстрее в мешке. Хотя зрелище, доложу я вам, обхохочешься. Кто видел, могут подтвердить.

ПРОИДЕМ ЗА КУЛИС

ПРИГЛАШАЕТ ЖУРНАЛИСТ ГАЗЕТЫ "СПОРТ-ЭКСПРЕСС" ОЛЬГА

Нет, все-таки формулу 1 нужно смотреть не по телевизору. Сами понимаете, речь не о простом брате-болельщике (Россия — страна, конечно, большая, но пока что бедная, а потому крезов доморощенных, способных без сердечного содрогания выкладывать немалую сумму в "зеленых" за право пару часов полюбоваться на мелькающие мимо почти игрушечные — автомобильчики, у нас немного). О нас, журналистах. И совсем не потому, что я считаю человека пишущего в чем-то лучше человека читающего. Дело в другом: я — журналист, а значит — в некотором роде громкоговоритель, источник информации.

И информировать предпочитаю о том, что вижу и слышу сама, а не о том, что доносят довольно-таки скупые строчки информационных агентств. Так вот, смею вас уверить, одна только прогулка по paddocks между тренировкой и квалификацией приносит материала для репортажа больше, чем два часа телетрансляций и километры телетайпной ленты. Ей-богу, жалею, попадая от случая к случаю на Гран-при, что я не Змей Горыныч и что у меня только одна голова, а не три, два глаза, а не, скажем, шесть, и только два обычных уха вместо радарной установки...

Формула 1 — удивительное соревнование. Абсолютно в этом убеждена, потому что принадлежу не к касте узких автомобильных специалистов, а к тому сорту репортеров, которые "и швец, и жнец, и на дуде игрец". Плохо это или хорошо, не мне судить, но уж сравнить есть с чем, это точно. Так вот — нет на этом свете ни одного другого соревнования, которое выдержало бы сравнение с формулой 1. Если на чемпионате мира по велоспорту, Олимпийских Играх или крупном конькобежном турнире любую информацию нужно добывать, как секретные разведданные во время войны, то на Гран-при она сама буквально плывет тебе в руки. Нет, конечно, ни патрон "Мак-Ларена" Рон Деннис, ни шеф "Бенеттона" Флавио



Бриаторе, ни менеджер и одновременно старший брат Жана Алези Жозеф не станут ловить тебя за лацкан пиджака и доверительно рассказывать о планах и проектах. Отнюдь, сильные сего четырехколесного мира — люди довольно скрытные, отменно натренированные в соблюдении кодекса чести, существующего здесь так же, как и в других областях человеческой деятельности, а посему — умеющие, сказав много, не сказать, по сути, ничего. Все зависит от того, насколько журналист, работающий тут, умеет видеть, слышать, анализировать и задавать вопросы. Желательно — к месту и ко времени. А потому, путешествуя по пит-лейну и паддокам, желательно держать глаза и уши открытыми. Что я и делала все три дня моего визита на Гран-при Венгрии.

Основная жизнь, как это ни странно, во время гоночного уик-энда кипит не в боксах, а именно в паддоках. И, чуть-чуть потолкавшись здесь, даже человек, не слишком разбирающийся в формуле 1, отыщет болевые точки, а значит — источники информации. Ну, например: вся журналистская тусовка из двухэтажного, отменно оборудованного пресс-центра "Хунгароринга", в перерывах между заездами немедленно перетекала к ... моторхоумам (именно во множественном числе — это целый городок на колесах, эдакое государство в государстве) "Феррари".

Команда пользуется бешеной популярностью, несмотря на то, что результатами не блещет (залетную победу в Германии Герхарда Бергера трудновато принять за значительный успех). И, кажется, тайну "Скудерии" я раскусила. Она — в людях. Маленький смешной человечек, вообще-то сторонящийся прессы, но отнюдь не робкий, а довольно жесткий в общении с ней, — "министр внутренних дел" Жан Тодт. Ух, как всем хотелось в Венгрии поговорить именно с ним! А он, мило улыбаясь и никому не отказывая, умело подставлял...

"министра внешних сношений" Ники Лауду. Говорят, что между ними очень сложные взаимоотношения, однако публично это никак не выражается — приоритеты поделены предельно точно, каждый знает свой маневр и не вмешивается в дела коллеги.

А на деле получается освещение бытия команды во всех аспектах. Еще больше, чем Лауда и Тодт, популярны гонщики. Алези — большой любитель поговорить с прес-

сой и публикой, так сказать, витрина "Скудерии". А потому, если бы существовал приз зрительских симпатий, принадлежал бы он именно ему. Бергера такое преимущество партнера нисколько не уязвляет.

— Почему я должен ревновать Жана к тому, — смеясь пожимает он плечами, — без чего он просто засохнет, а я могу свободно обойтись?

Обойтись не очень-то получается — Герхарда, президента GPDA, журналисты атакуют везде, где отловят. Кстати, одно любопытное наблюдение. В пятницу, когда у Алези дела шли относительно неплохо, он охотно дискутировал с прессой по любым вопросам, Бергер же главным образом отсиживался в автобусе. В субботу, когда стало ясно, что "Феррари" Алези ехать отказывается, Жану было не до разговоров, — и на свет выплыл Герхард, безропотно принимавший удар на себя. И как-то так получалось, что, если у кого-то из журналистов оказывался вопрос, было кому его задать — в прямой видимости всегда был кто-то из "Феррари".

А вот в "Бенеттоне", расквартированном по соседству, дневали и ночевали в основном немецкие журналисты. И отнюдь не Михаэль Шумахер пользовался там повышенным спросом. Сложилось впечатление, что без своего менеджера, Вилли Вебера, он старается на публике не появляться. Как тут не вспомнить "юниорскую" команду "Мерседес-Бенца", в которой гонщиков — Шумахера, Вендлингера, Френтцена, — учили не только водить машину на гоночной трассе, но и общаться с прессой: что, где, когда и в какой ситуации говорить, что — нет. Шумахер, видно, уже тогда ходил в отличниках. Да что там — даже поссориться со своей подругой Кориной без присутствия Вебера он не решался — Вилли в семейной сцене служил, видимо, громоотводом. Популярен был Бриаторе — летучие пресс-конференции он устраивал чуть не каждые пять минут. "Дело Бенеттона" волновало всех, а по тому, как вели себя главы остальных команд, — будь то Лауда, Деннис, или Джордан, запросто заходившие к Флавио и вместе время от времени наносившие визиты в "Вильямс", становилось ясно — общественное мнение на стороне "Бенеттона" и явно готовится некая оппозиция ФИА.

А вот в том конце, где одиноко припарковался красно-белый автобус "Мак-Ларена", царило унылое запустение — приманки для журналистов у Денниса теперь нет. Даже пресс-конференция его и Жана-Пьера Жабуя, патрона "Пежо", собрала только самых отъявленных профи. Ажиотажа не наблюдалось. Как не наблюдается его и в зоне "Вильямса". Только человек в инвалидной коляске, патрон (пока еще) чемпионов Фрэнк Вильямс отвечал каким-то странно виноватым взглядом

на каждый взор, направленный в его сторону...

Там, где квартируют младшие команды, вольница полная. Самым популярным человеком у прессы был... Джанкарло Минарди: в его автобусе стоял стоял аппарат, бесплатно угощавший всех (!) желающих вкуснейшим мороженым. А молодые бразильцы Рубенс Баррикелло и Кристиан Фиттипальди к полному восторгу фотографов время от времени устраивали игру в казаки-разбойники, ввергнув однажды в состояние каталепсии какого-то журналиста, честно пытавшегося взять интервью у Рубиньо. Он, склонив голову, что-то записывал в блокнотик, когда у стоявшего рядом с ним Рубенса подкравшийся сзади Кристиан вырвал журнал и кинулся бежать. Рубенс в стиле Карла Льюиса обидчика догнал, поймав, настучал ему по затылку отнятым журналом и... вернулся к ошалевшему корреспонденту, который вертел из стороны в сторону головой, потеряв объект интервью! Веселые ребята...

Были встречи и из тех, после которых кое-кто склонен делать далеко идущие выводы. Например, Алези своими визитами в "Бенеттон" и долгим доверительным разговором с Бриаторе заставил одну венгерскую газету наутро написать, что Жан уходит из "Феррари". В таком случае, оттуда же (и туда же) уходит и Бергер, который не раз был замечен за разговором с Вебером. А вот папаша (и по совместительству менеджер — семейственность здесь развита как нигде!) Баррикелло все три дня буквально не вылезал из автобуса "Мак-Ларена", родив слух о переходе Рубиньо к Деннису. Баррикелло-старший, мило улыбаясь, ничего не опровергал, журналисты по секрету сообщали друг другу, что переход этот — реальность на девяносто процентов, и даже называли сумму трансфера — три миллиона долларов. Разгневанный Эдди Джордан эту информацию опроверг, сам же Рубенс света на происходящее не пролил, отшутившись от насевших мастеров пера.

Короче, чего только не увидишь и не услышишь в паддоках! Мне же почему-то больше всего запомнился интерьер боксов "Феррари". Если у всех остальных команд стенки заклеены логотипами спонсоров, то здесь — два громадных цветных постера во всю стену. Портреты Бергера и Алези. Глаза, следящие за тобой, когда проходишь мимо. Глаза, будто спрашивающие — кто ты?, зачем ты?

Так хотелось, чтобы они признали тебя своим! Когда ты — свой в этом узком, странном, столь эгоистичном и столь притягательном мире, тебе открывается еще больше, чем мне, гостю, хотя и умеющей слушать и смотреть.

ФОРМУЛА

В зачет шли 14 лучших результатов. Система начисления очков: 9—6—4—3—2—1. Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише этапа; с — сход по техническим причинам; А — авария; звездочка — не финишировал в гонке, но получил квалификационное место; ф — финишировал в гонке, но не получил квалификационное место; д — дисквалификация; к — не прошел квалификацию; прочерк — не участвовал в соревнованиях; нс — не стартовал в гонке;  — лучшее время прохождения круга в гонке; К — "Косворт", А-Р — "Альфа-Ромео".

		BR		ZA		USA		E		B		MC		S		F		GB		D		A		NL		I		CAN		USA		J			
		25.01		6.03		28.03		2.05		16.05		30.05		13.06		4.07		18.07		1.08		15.08		29.08		12.09		3.10		10.10		24.10			
1.	Джеймс Хант (GB), "Мак-Ларен-M23-K."	1	A	1	2	3	A	1	1	3	c	14	c	8	5	1	1	2	A	1	1	1	4	2	1	25	c	1	1	1	1	2	3	69	
2.	Ники Лауда (A), "Феррари-312/T2"	2	1	2	1	4	2	2	2	1	1	1	1	5	3	2	c	1	1	2	A	—	—	—	5	4	6	8	5	3	3	c	68		
3.	Йоди Шектер (ZA), "Тиррел-007/P34-K."	13	5	12	4	11	A	14	c	7	4	5	2	1	1	9	6	8	2	8	2	9	c	8	5	2	5	7	4	2	2	5	c	40	
4.	Патрик Делайе (F), "Тиррел-007/P34-K."	9	2	6	9	2	3	3	c	4	c	4	3	4	2	3	2	5	c	3	c	14	c	14	7	4	6	4	2	7	c	13	2	39	
5.	Клей Регалонди (CH), "Феррари-312/T2"	4	7	9	c	1	1	5	11	2	2	2	14	11	6	4	c	4	c	5	9	—	—	5	2	9	2	12	6	14	7	7	5	31	
6.	Марко Андретти (USA), "Лотос-77-K."	16	A	—	—	—	—	9	c	11	c	—	—	2	c	7	5	3	c	12	12	10	5	6	3	14	A	5	3	11	c	1	1	22	
	"Парнелли-Джонс-VPJ4-K."	—	—	13	6	15	c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
7.	Жак-Анри Ларфит (F), "Лижье-JS5-Матра"	11	c	8	c	12	4	8	12	6	3	8	12	7	4	13	14	13	c	6	c	6	2	10	c	1	3	9	c	12	A	11	7	2	
	Джон Уотсон (GB), "Пенске-PC3/PC4-K."	8	c	3	5	9	ф	13	c	17	7	17	10	17	A	8	3	11	3	19	7	2	1	4	c	27	11	14	10	8	6	4	c	20	
9.	Йохан Масс (D), "Мак-Ларен-M23/M26-K."	6	6	4	3	14	5	4	c	18	6	11	5	13	11	14	15	12	c	9	3	11	7	15	9	26	c	11	5	17	4	12	A	19	
10.	Гуннар Нильссон (S), "Лотос-77-Косворт"	—	—	25	c	20	A	7	3	22	c	16	c	6	A	12	c	14	c	16	5	3	3	13	c	12	13	15	16	20	c	16	6	11	
11.	Том Прайс (GB), "Шадру-DN5, DN8-K."	12	3	7	7	5	c	22	8	13	10	15	7	12	10	16	8	20	4	18	8	5	c	3	4	15	8	13	11	9	c	14	c	10	
	Ронни Петерсон (S), "Лотос-77-K."	18	c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	"Марч-761-K."	—	—	10	A	6	10	16	c	10	A	3	A	9	7	6	19	7	c	11	c	4	6	1	c	8	1	2	9	3	c	9	c	10	
13.	Ханс-Йоахим Штук (D), "Марч-761-K."	14	4	17	12	18	A	17	c	15	c	6	4	20	c	17	7	17	A	4	A	12	c	18	c	6	A	8	c	6	5	18	c	8	
14.	Карлос Пасе (BR), "Бробом-BT45-A-P"	10	10	14	c	13	9	11	6	9	c	13	9	10	8	5	4	16	8	7	4	7	c	9	c	3	c	10	7	10	A	6	c	7	
	Алан Джонс (AUS), "Сертио-TS19-K."	—	—	—	—	19	ф	20	9	16	5	19	A	18	13	18	c	19	5	14	10	16	c	16	8	18	12	20	15	18	8	20	4	7	
16.	Карлос Рейтеманн (RA), "Бробом-BT45-A-P"	15	12	11	c	10	A	12	4	12	c	20	A	16	c	10	11	15	c	10	c	13	c	12	c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	"Феррари-312T2"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	9	—	—	—	—	—	—	—		
	Эмерсон Фиттипальди (BR), "Копершкар-FD04-K."	5	13	21	c	16	6	19	c	к	—	7	6	21	c	21	c	21	6	20	13	18	A	17	c	20	15	17	c	15	9	23	A	3	
18.	Крис Амон (NZ), "Энсайн-MN174/N176-K."	—	—	18	14	17	8	10	5	8	A	12	13	3	A	—	—	6	c	17	c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	"Вильямс-FW05-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
19.	Рольф Штоммелен (D), "Бробом-BT44B-A-P"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	6	—	—	—	—	11	c	—	—	—	—	—	—		
	"Хескет-308D-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	12	—	—	—	—	—	—	—		
	Витторио Брамбилла (I), "Марч-761-K."	7	c	5	8	8	A	6	c	5	c	9	c	15	9	11	c	10	c	13	c	8	A	7	6	16	7	3	13	4	A	8	c	1	
	Жан-Пьер Жарье (F), "Шадру-DN5-K."	3	A	15	c	7	7	15	c	14	9	10	8	14	12	15	12	24	9	23	11	17	c	20	10	17	19	18	18	16	10	15	10		
	Жаки Икс (B), "Вильямс-FW05-K."	19	8	19	16	к	—	21	7	к	—	—	—	—	—	19	10	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	"Энсайн-N176-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	c	10	10	16	12	19	A	—	—	
	Харальд Эртль (A), "Хескет-308D/308C-K."	—	—	24	15	к	—	к	—	24	c	к	—	23	c	27	c	23	7	22	A	19	8	24	c	19	16	к	—	21	13	22	8	—	
	Ларри Перкинс (AUS), "Энсайн-N175-K."	—	—	—	—	—	—	24	13	20	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	c	—	—	—	—	—	—	—	—	
	"Боро-001-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	c	—	—	—	—	—	—	—	—	19	A	—	—	—	—	—	—	—	—		
	"Бробом-BT45-A-P"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	17	13	c	17	c		
	Ренцо Цорри (I), "Вильямс-FW04-K."	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Артуро Мерцарио (I), "Марч-761-K."	—	—	—	—	к	—	18	c	21	c	к	—	19	14	20	9	9	c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	"Вильямс-FW05-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	c	22	c	23	A	к	—	24	c	25	A	19	c	—	
	Ари Пескарولو (F), "Сертио-TS19-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	c	26	c	к	—	21	9	22	11	22	17	21	19	26	ф	—	—		
	Норитакэ Такакура (J), "Сертио-TS19-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	9		
	Роберт Званк (GB), "Лотос-77-K."	—	—	23	10	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	"Бробом-BT44B-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Мишель Леклер (F), "Вильямс-FW05-K."	—	—	23	13	к	—	23	10	25	11	18	11	25	c	22	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Брет Лангер (USA), "Сертио-TS19-K."	—	—	20	11	к	—	к	—	26	c	—	—	24	c	23	16	18	c	24	A	15	10	—	—	24	14	22	14	24	11	—	—	—	
	Инго Хоффманн (BR), "Копершкар-FD03/FD04-K."	20	11	—	—	к	—	к	—	—	—	—	—	—	—	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Сандро Песентти-Росси (I), "Тиррел-007-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	14	24	11	к	—	21	18	—	—	—	—	—	—	—	
	Масахиро Хасеми (J), "Кодзима-KE007-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	11		
	Лорис Кессель (CH), "Бробом-BT44B/44C-K."	—	—	—	—	—	—	к	—	23	12	—	—	26	A	к	—	—	—	—	—	25	ф	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Лелла Ломбарди (I), "Марч-761-K."	22	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	"Бробом-BT44B/BT44C-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	к	к	—	—	23	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Алекс Рибейру (BR), "Хескет-308D-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	12	—		
	Уорик Браун (USA), "Вильямс-FW05-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	14	—	—	
	Гай Здуардс (GB), "Хескет-308D-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	к	—	—	—	—	—	25	17	25	A	25	15	—	—	—	—	23	к	23	20	—	—	—	—	—	
	Патрик Неве (B), "Бробом-BT44C-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	19	c	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	"Энсайн-MN05-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				

"МАК-ЛАРЕН — ПЕЖО": СВЕТ В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ



Жажда сенсации неистребима в крови, наверное, любого журналиста и потому заставляет их порой буквально раздувать скандальные слухи. Вот и не совсем удачная летняя кампания команды "Мак-Ларен — Пежо", после убедительного весеннего подъема, стала причиной для разнообразных кривотолков. Дескать, отношения между Уокингом и Велизи хуже некуда. Однако еще до начала сезона официальные лица "Пежо-Спорт" заявили, что один пьедестал во всем чемпионате будет уже успехом для команды. До окончания первенства еще четыре Гран-при, а в активе "Мак-Ларен — Пежо" уже два "серебра" и три "бронзы". Но слухи о натянутых отношениях англичан и французов продолжают витать в воздухе. Вероятно, на вопрос "где же истина?" лучше шефа "Пежо-Спорт" Жана-Пьера Жабуйя и управляющего "Мак-Ларена" Рона Денниса никто ответить не

— Сохраняются ли хорошие отношения между "Мак-Лареном" и "Пежо" несмотря на многочисленные трудности?

Жан-Пьер ЖАБУЙ:

Безусловно. Опровергая различные слухи, я с уверенностью заявляю, что отношения между нами просто великолепны. Хотя, конечно, особой радости по поводу многочисленных сходов мы не испытываем.

Рон ДЕННИС:

Когда мы только начали нашу совместную работу, ясно осознавали, что столкнемся с различными проблемами, прежде чем станем действительно конкурентоспособными.

Некоторые люди просто теряют чувство реальности, заявляя о несостоятельности нашего альянса. Они забывают, что основные конкуренты "Мак-Ларен — Пежо" располагают двигателями, на разработку которых потрачены годы. Понятно, нам требуется время, чтобы обойти их.



— В чем причины неудачных выступлений команды начиная с Гран-при Испании?

Жан-Пьер ЖАБУЙ:

Как и другие "конюшни", мы столкнулись с трудностями приспособления наших машин к новым правилам, введенным после трагедии в Имоле. С самого начала сезона нам было трудно найти оптимальный баланс автомобиля. К примеру, пилоты команды не испытывали проблем с настройкой машины лишь дважды: во время Тихоокеанского Гран-при и после воскресной "разминки" в Монако. Новые правила только усугубили положение. Но сейчас, похоже, все это позади, и последние тесты показали, что "Мак-Ларен — Пежо" — одна из лучших машин чемпионата.

— Что случилось с мотором автомобиля Мартина Брандла на старте английского Гран-при? Действительно двигатель послужил причиной впечатляющего пожара?

Жан-Пьер ЖАБУЙ:

Нет. Мы снова завели мотор после гонки, и он был в полном порядке. Более того, на динамометрическом стенде в Велизи мы не нашли ни малейшей потери мощности или оборотов. Немного масла попало в выхлопную систему. Оно-то и загорелось. Виной тому была излишняя нагрузка на мотор на холостых оборотах. Мы посоветовали пилотам в будущем достигать необходимых оборотов короткими нажатиями на акселератор.

Кстати, все проблемы, заставившие "Мак-Ларен" сойти с дистанции в Испании, Канаде, Франции, связаны с отдельными системами, а не с самим мотором.

— Как бы вы оценили первую половину сезона?

Рон ДЕННИС:

Мы были очень быстры в достижении результатов. Это и разожгло аппетит на скорые победы. Слишком скорые. Однако по ходу первенства мы столкнулись с нарастающим комом проблем. И только сейчас стал пробивать свет в конце тоннеля.

— Еще до Имолы вы выражали надежду, что "Мак-Ларен — Пежо" по силам будет завоевать свою первую победу уже в 1994 году. Вы по-прежнему столь оптимистичны?

Рон ДЕННИС:

Да, безусловно. Для этого, правда, потребуются благоприятные обстоятельства. Начиная с трассы, наиболее подходящей для нашего мотора и шасси. Тем не менее, это вполне реально.

— По-вашему, еще рано затрагивать цели команды на сезон-95?

Рон ДЕННИС:

Пожалуй, да. Сейчас наш горизонт простирается не дальше следующего этапа. Нашей целью всегда было выигрывать гонки и, как результат, весь чемпионат. Будут ли эти цели достигнуты в будущем году, сейчас сказать трудно, особенно учитывая грядущие радикальные изменения технического регламента. /



УШЕЛ, ЧТОБЫ ОСТАТЬСЯ

САМЫЙ БОЛЬШОЙ МОТОЦИКЛ В МИРЕ

⇒ В середине ноября в Китае, неподалеку от португальской колонии Макао, должны состояться международные кольцевые гонки в классе машин GT.

Юбер Ориоль, единственный участник всех "Дакаров" и единственный, кому удавалось в них побеждать как на мотоцикле, так и на автомобиле, поставил точку в своей карьере гонщика. Правда, с ралли-рейдами, которым француз отдал шестнадцать лет жизни, он расставаться не намерен. Юбер принял предложение возглавить подготовку очередного африканского марафона.

— Это решение далось мне нелегко. Ведь я еще не пресытился гонками, — говорит Ориоль. — "Дакар" не только подарил мне много счастливых мгновений, но и сделал знаменитым, а теперь, видно, настало время и мне поделиться своим опытом и знаниями. Тем более, что организовывать рейды — отнюдь не меньшее приключение, чем участвовать в них.

⇒ Впервые в своей истории "Ралли фараонов" пройдет по территории не только Египта, но и Израиля.

С 11 по 20 ноября в германском Гессене в 27-й раз будет проведено крупнейшее мировое "тюнинг-шоу". На площади в 90 тысяч квадратных метров, в 18 выставочных залах будут экспонироваться уникальные классические автомобили-ветераны, современные гоночные двух- и четырехколесные машины, разнообразные творения самых многочисленных доводочных мастерских.

Гвоздем же всей выставочной программы обещает стать грандиозный даже и не мотоцикл, а — "мотоциклище". Кричаще раскрашенный 12-метровый монстр даже в состоянии самостоятельно передвигаться. Если приглядеться, то можно заметить, что, помимо полагающихся каждому мотоциклу двух колес, у этого есть еще целых четыре. В стеклопластиковом корпусе, стилизованном под "Харлей-Дэвидсон", спрятано шасси от "Кадиллака", а также V-образный 5-литровый двигатель.



ХОЧЕШЬ БЫТЬ ПИЛОТОМ? БУДЬ ИМ!

Видит Бог, если бы наша редакция отвечала на каждое письмо с просьбой: "Подскажите, как стать автогонщиком?", то времени для создания журнала у нас не осталось бы вовсе.

Между тем поучаствовать в гонках и почувствовать себя пилотом болида формулы 1 в принципе не так уж сложно. Плоды западной индустрии развлечений быстро проникают в наш быт, и сегодня легко можно проехать несколько кругов по любой гоночной трассе чемпионата мира, сидя за компьютером. В рекламных целях стали использовать "компьютерную формулу 1" и многие производители.

На выставке в Экспоцентре внимание детворы привлекал изображенный на снимке гоночный аттракцион, на Московском международном автосалоне "гонки" устраивал "Ротманс".

Словом, коль скоро желание "гоняться" в Ф1 существует у многих, то мы бы посоветовали лучше ограничиться доступной "синицей" электронных игр.



⇒ Британская фирма "Лола" объявила о своем возвращении в формулу 1 в будущем году.

⇒ Вторая во Франции, после зала Берси в Париже, трасса для картинга под крышей открылась в Тулузе.



Постоянные читатели нашего журнала, наверное, знают, что открытие предприятий общественного питания давно стало традицией для уходящих на заслуженный отдых и даже действующих автоспортсменов. Недавно последовать примеру Саймона Уигга, Юбера Ориоля, Николая Сажина и многих других решил известный латвийский автокроссмен, бывший член сборной СССР — Николай Тионс. На выезде из Бауски, где традиционно проводится этап чемпионата Европы по кроссу, появилось симпатичное кафе. Над названием Николай долго не размышлял, повесив над входом аккуратную табличку с адресом "Зеленая улица, 25".

"ЗЕЛЕНАЯ УЛИЦА" НИКОЛАЯ ТИОНСА



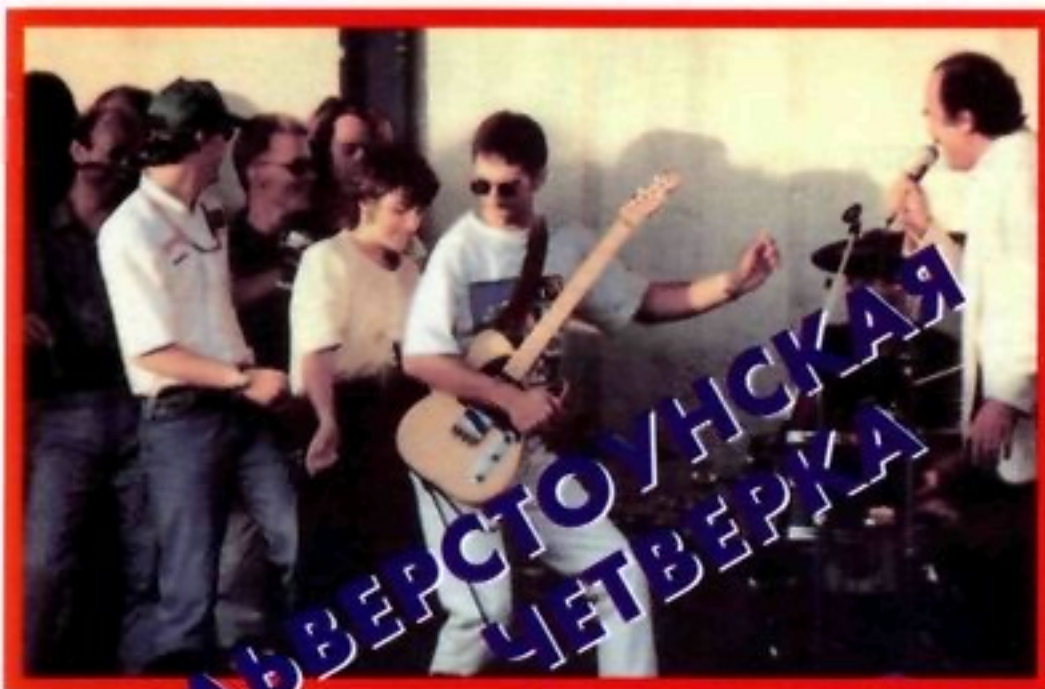
РУКОЙ ОБНЯВШИ ТОНКИЙ СТАН...

Получив от ворот поворот в формуле 1, Риккардо Патресе во всю предаётся мирским удовольствиям. И хотя гоночное будущее рекордсмена Ф1 по количеству выступлений в Гран-при довольно туманно, 40-летний пилот, похоже, не склонен особо печалиться по этому поводу. Глядя на Риккардо на пляже средиземноморского курорта в Джербе в обнимку со своей женой Сьюзи и супругой Алессандро Наннини — Паолой, невольно позавидуешь доле итальянского безработного.



БРАВО, ЭДДИ!

Несколько лет назад, оставив мотоциклетную карьеру, четырехкратный чемпион мира Эдди Лоусон, вопреки своим же ранним заявлениям, поменял два колеса на четыре. Тогда же решил испытать себя в автогонках и другой знаменитый чемпион — Уэйн Гарднер. Однако если австралиец вместе со своей собственной командой выступает всего-навсего в первенстве Зеленого континента по гонкам легковых автомобилей, то американский пилот желает, похоже, заявить о себе на международном уровне. Вот уже второй сезон Лоусон принимает участие в чемпионате "Инди-Лайтс". В конце прошлого и начале нынешнего года Эдди уже несколько раз "въезжал" на пьедестал и наконец нынешним летом одержал свою первую победу в автомобильных гонках на этапе в Кливленде. Более того, сейчас американец в турнирной таблице первенства занимает третью строчку, совсем немного уступая лидерам. А стоит ли говорить, что призеры "Инди-Лайтс", как правило, попадают в команды "Всемирной серии", и, быть может, уже оттуда Эдди Лоусон проторит дорожку в формулу 1?



Узнаете парня с гитарой? Нет, это вовсе не рок-звезда в окружении восторженных поклонников. Так шумно празднует свою победу в Сильверстоуне Деймон Хилл. На музыкальной вечеринке, организованной командой "Джордан", победитель британского Гран-при порадовал собравшихся исполнением песенки с игривым названием "Люби меня нежно". Сорвав заслуженные аплодисменты, Деймон дели-

катно уступил место на эстраде великолепному ударнику по фамилии... Эдди Джордан.

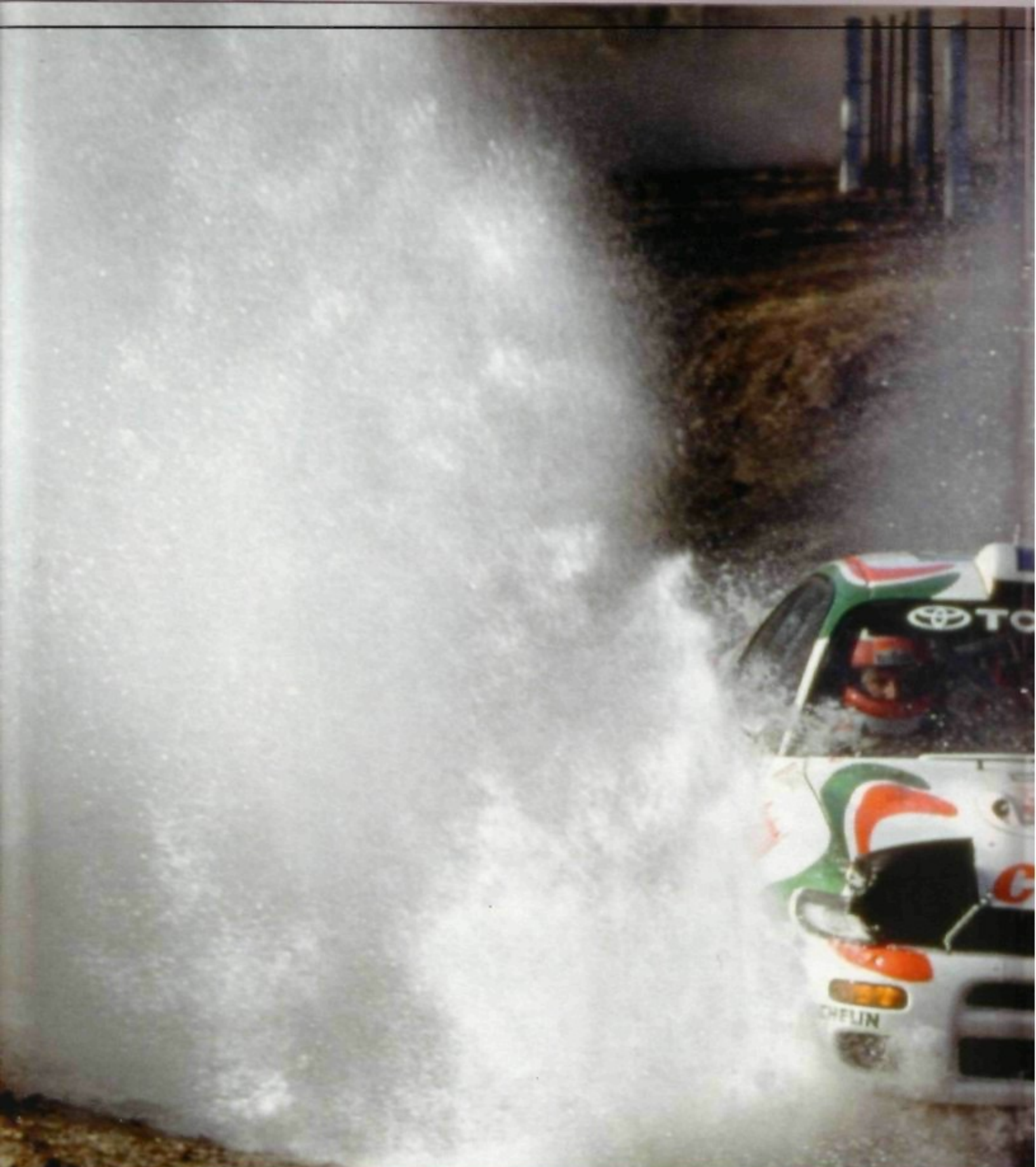
Очевидно, лишенные музыкального дарования Эдди Эрвин и Джонни Херберт ограничились тем, что разогревали публику эмоциональными танцами. Говорят, все было очень мило.

ФАБРИКА ГРЕЗ "БЕНЕТТОНА"

➔ После прихода к власти в команде Ф1 "Лижье" Флавио Бриаторе конструктор Жерар Дюкаруж, похоже, спустя одиннадцать лет вновь найдет пристанище в "Лотосе".

➔ Фирма "Сонакс", производитель средств для технического обслуживания автомобилей, выпустила плакаты с изображением Айртон Сенны в натуральную величину. Весь сбор от их продажи пойдет в "Фонд Сенны" для помощи бедным детям.

Всем нам хорошо известно желание боссов этой торговой марки быть первыми: будь-то качество выпускаемых товаров, спортивные достижения команд в баскетболе или формуле 1. Но оказывается, у "Бенеттона", помимо всего прочего, наблюдается ярко выраженная тяга к прекрасному. "Каждый раз, когда я посещаю Японию, — откровенничает имидж-мейкер Лючано Бенеттона Оливеро Тоскани, — меня не покидает чувство, что я оказался в будущем!" И, видимо, горя желанием приблизить это самое будущее, Тоскани заразил своего патрона идеей создания школы искусств. Местом для школы стала бесхозная деревенька XVIII века, которую японский архитектор Тадао Андо, на чьем счету множество великолепных работ, превратил в футуристический комплекс зданий. В нем расположились библиотека, исследовательские центры, множество аудиторий, мастерские, студии, которые уже в октябре нынешнего года примут первых 30 студентов со всего света. Молодые ребята будут учиться дизайну, архитектуре и технике, заниматься научными исследованиями. "Это, пожалуй, единственное место, где молодые люди будут самостоятельно развиваться, — мечтательно уверяет отец проекта Тоскани, — а кстати, если мы захотим, то можем начать собственную разработку автомобиля формулы 1".



С. НЕЧАЮК

РЕВО

Р

еволюция, о которой так долго говорили руководители ФИА, свершилась! Чемпионат мира по ралли радикально изменит свой облик. Причем до такой степени, что вполне можно задаться вопросом: а есть ли будущее у этого вида спорта?



ОЛЮГ. МОНЕРЫ

ПРОТИВ

КОНСЕРВАТОРОВ

Великое потрясение было запланировано на нынешнее лето, когда на заседании ФИА должен был обсуждаться регламент будущих мировых первенств. И точь-в-точь как накануне социальных смут, в преддверии "большого передела" в раллийном государстве общество четко разделилось на тех, кто жаждет серьезных перемен, и сторонников существующего положения вещей.

По обыкновению, среди подавшихся в революционеры оказались те, кто, как говорится, "был никем", но страстно желает "стать всем". Это, в первую очередь, касается представителей французских фирм, истосковавшихся по крупным победам. Сегодня, когда на раллийных трассах царствуют "тойоты",

"форды", "субару" группы А, прорваться к пьедесталу на скромных "Рено-Клио" или "Пежо-306" им явно не по силам. А затевать дорогостоящие проекты для создания машин, подобных "Эскорт-Косворту" или "Селике-4WD", не по карману — средства брошены на борьбу в формуле 1 с раскатившимся "Бенеттоном".

Вот если бы чего-нибудь попроще! Например, автомобили формулы 2 с двухлитровым двигателем и приводом на одну ось. Но нынешний статус состязаний этой категории машин, как некоей второй лиги чемпионата мира, французам никак не устраивал. На баррикады они вышли с лозунгом: "Долой диктатуру турбомонстров! Дашь демократичную формулу 2!"

Один из вождей революционеров, раллийный человек "Рено" Патрик Ландон, как и подобает истинному трибуну обездоленных, резок на слово и категоричен в оценках:

— В наши дни таким чудовищам, как машины группы А, нет места на дорогах! Из-за них ралли подвергаются все большей критике со стороны "зеленых" и властей тех стран, где проходят этапы мирового первенства. Организаторам все труднее успокаивать общественное мнение. Только машины "умеренных достоинств", близкие к тем, что можно купить в обычном магазине, могут обеспечить дальнейшее существование ралли как спортивной дисциплины.

Любопытно, что похожие речи слышались уже однажды

в середине 80-х годов. Только тогда революционеры с жаром набрасывались на машины группы В и горой стояли за ... группу А. И отстояли. Любители ралли стараются не вспоминать тусклые чемпионаты тех лет — контраст между машинами групп А и В был чудовищный. Мощности упали с 500 до 230 л.с., болельщики отворачивались от нудного зрелища, пресса начала забывать о существовании раллийного первенства. Понадобилось несколько сезонов, чтобы усилиями инженеров ведущих фирм создать автомобили, достойные соревнований мирового уровня. Сегодня по прыти иные машины группы А даже превосходят своих предшественников, чьи достоинства, казалось, останутся недостижимыми. Да, видно, история учит

Еще несколько лет назад автомобили группы В, такие как "Лянча-037-ралли", казались кое-кому опасными "турбомонстрами". Ныне они проиграли бы "серийным" "тойотам", "субару", "фордам". Не повторится ли такая история с "кит-карами"?



Так невыразительно выглядели поначалу автомобили группы А. Не сбылись и надежды на повышение массовости — из пяти заводских команд, располагавших прототипами группы В, осталась лишь "Лянча". А изображенный на снимке "Фольксваген-Гольф" был подготовлен частной командой.



только тому, что ничему не учит. Достав с дальней полки запыленные аргументы восьмилетней давности, руководители ФИА приговорили к смерти группу А. Отсрочив, правда, исполнение приговора до 1998 года. Как говорится, и на том спасибо. В 1986-м командам на подготовку дали лишь несколько месяцев.

— Чемпионат станет более представительным. Ведь машины, отвечающие требованиям формулы 2, есть в производственных программах многих ведущих фирм, — обещает президент Макс Мосли.

Что ж, список возможных участников, приведенный нами, действительно обширен. Но достанет ли желания у хозяев большинства компаний вступать на опасную тропу очной конкуренции друг с другом? Ведь даже ярый сторонник реформ, представитель "Пежо" Жан-Пьер Николя весьма осторожно оценивает перспективы участия автомобилей своей фирмы в измененном чемпионате:

— Я не уверен, что мы активно включимся в такое первенство, слишком много сил отнимает формула 1. Другое дело — эпизодические старты через хорошие частные команды.

Если так сдержанны революционеры, то что же говорить об их оппонентах.

— "Мицубиси" не видит никакого смысла в своем участии в чемпионате мира, если он будет проводиться исключительно на маленьких машинах с приводом на одну ось, — считает шеф команды "Ралли-Арт" Эндрю Коуэн. Эта фирма придает большое значение тесной связи между высоким уровнем технических решений, заложенных в раллийных машинах, и их применением на серийных автомобилях. Такая связь исчезает вместе с группой А.

Отклик "Форда" на решение ФИА был более категоричен — компания в будущем прекращает свое участие в первенстве мира. Если дело так и дальше пойдет, то чем-

ИЗМЕНЕНИЯ РЕГЛАМЕНТА ЧЕМПИОНАТА МИРА В 1995 ГОДУ

- ◆ Фирмы, заявленные в чемпионате мира, обязаны участвовать во всех этапах как минимум двумя автомобилями. В противном случае команда наказывается штрафом в 250 тысяч долларов за каждый пропущенный этап.
- ◆ Фирма может заявить на каждый этап не более трех автомобилей, причем в зачет пойдут два лучших результата из трех.
- ◆ Общая длина спецучастков между двумя пунктами технического обслуживания должна быть не менее 50 км и не более 60 км.
- ◆ Максимально допустимое количество автомобилей технического обеспечения:
 - на единственный заявленный автомобиль — один;
 - на два заявленных автомобиля — не более трех;
 - на три заявленных автомобиля — не более четырех.
- ◆ Применение шин типа "слик" запрещено. Допускается использование только шин с рисунком, отвечающих требованиям Правил дорожного движения.
- ◆ В автомобиле может находиться не более двух запасных колес.
- ◆ Использование командами своих "открывающих" экипажей запрещено.
- ◆ Предварительное ознакомление с трассой ограничивается семью днями. Организатор обязан обеспечить проезд каждого спецучастка участниками три раза. Во время ознакомления с трассой автомобили движутся в конвое.
- ◆ Ралли может длиться не более 120 часов. В ралли со звездным сбором общая продолжительность соревнования увеличивается на 24 часа. В этом случае технический контроль осуществляется в месте сбора.
- ◆ Диаметр отверстия на впуске воздуха должен быть не более 34 мм для группы А и 32 мм для группы N.
- ◆ Регламент "кит-кар" относится исключительно к автомобилям с приводом на одну ось и безнаддувными двигателями рабочим объемом до двух литров.



Не исключено, что одним из фаворитов будущих чемпионатов мира станет "Шкода". В нынешнем первенстве формулы 2 чешская команда лидирует, опережая таких гигантов, как "Дженерал моторс", "Рено" и "Ниссан".

пионат рискует не дожить до обещанных времен, когда от желающих стартовать не будет отбоя.

— Реформа сократит финансовые затраты команд, — говорят в ФИА, где очень любят порадовать за чужие кошельки. Не спорю. Наверное, на постройку менее затейливых машин денег потребуется меньше. Вот только основная часть расходов солидных "конюшен" приходится на оплату доставки в разные концы света боевых, тренировочных автомобилей, обеспечения сервиса в ходе ралли. Стало быть, реальный финансовый выигрыш окажется менее впечатляющим, чем может показаться на первый взгляд.

Впрочем, предлагается сэкономить уже в будущем году и на сервисе, ограничив число техник на каждый автомобиль. А для того, чтобы сильно урезанный отряд механиков

все-таки успел на встречу со своими экипажами, число таких возможных рандеву сильно сокращено. Зоны техобслуживания теперь располагаются не чаще, чем через 50 км спецучастков. Если учесть, что средняя длина допов в состязаниях чемпионата мира составляет, как правило, 10—30 км, то это означает, что гонщики будут лишены технической помощи на трех СУ. Очевидно, это вызовет большее число сходов по техническим причинам. Ведь ко всему прочему, ныне в каждой машине может быть не более двух запасных колес.

Есть и более серьезная опасность. До сих пор механики после каждого спецучастка проверяли элементы безопасности. С будущего сезона они лишены такой возможности.

— Мне однажды довелось ехать с утечкой бензина, — вспоминает Дидье Ориоль. —

Как должен я поступить, если эта неисправность произойдет теперь на допе, после которого нет сервиса? Я, конечно же, поеду дальше, но с риском пожара.

Скорее всего, ограничения, связанные с техобслуживанием, изменят и конфигурацию маршрутов многих ралли. Они могут превратиться в кольцевые дистанции со стартом и финишем в одном месте. Это уменьшает потребность в сервисных автомобилях, но что останется в таком случае от "Монте-Карло" или "Корсики" кроме названия? Этапы мирового первенства станут похожи один на другой, как трассы формулы 1.

В таком случае для ознакомления с дистанцией действительно хватит, как предписывает новый регламент, три раза проехать ее в конвое, глотая кенийскую или греческую пыль, поднятую впереди-

идущими автомобилями. Пока же молодые гонщики, которые станут выступать на новой для них трассе, скорее всего, будут иметь довольно бледный вид на фоне более опытных коллег.

Впрочем, до забот ли "зеленых" дебютантов, когда на дворе революция, задуманная, как обычно бывает, во благо. Кстати, вторая за год, вслед за "электронной" в формуле 1. Похоже, разрубать узел проблем одним ударом становится традицией в коридорах власти ФИА. Хотя давно известно, что у революционеров в стремлении улучшить дело куда успешней получается разрушать, чем строить. И не дай Бог, раллийный чемпионат достигнет участь другого первенства мира — спортивных прототипов, залеченного "докторами" из Международной федерации до смерти. //

ЧТО ТАКОЕ "КИТ-КАР"?

◆ МИНИМАЛЬНОЕ КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Нынешний регламент для группы А устанавливает минимально допустимое количество экземпляров, необходимое для регистрации автомобиля, в 2500 штук. Для "кит-каров" эта цифра увеличена до 25 тысяч, однако относится она не к одной какой-нибудь модели, а к целому семейству фирмы-производителя. Из довольно широкой гаммы можно заимствовать узлы и элементы для создания раллийной модификации, которая должна быть выпущена в количестве 50 штук. Отсюда, собственно, и название "кит-кар" — "автомобиль-конструктор".

◆ ДВИГАТЕЛЬ

Двигатель должен быть от одной из моделей семейства. Разрешено применение промежуточного охлаждения наддувочного воздуха и впрыска воды, а также изменение системы впрыска топлива и замена коленчатого вала при условии использования того же материала, что и на серийной модели. Системы впуска и выпуска не регламентированы.

◆ АЭРОДИНАМИЧЕСКИЕ УСТРОЙСТВА

Разрешается расширение крыльев кузова, изменение капота двигателя, установка переднего и заднего спойлеров.

МЫ МОЖЕМ ИХ УВИДЕТЬ НА СТАРТЕ В ФОРМУЛЕ 2

Alfa Romeo 155TS

Audi 80 16V

BMW 318iS (или 320iS)

Citroen ZX 16V

FIAT Punto Abarth

FIAT Coupe 16V

FIAT Tipo 16V

Ford Escort RS

Honda Civic VTI

Mazda Lantis

Mitsubishi Colt GTI

Nissan Sunny GTI

Opel Astra GSi 16V

Peugeot 306 S16

Renault Clio Maxi

Seat Ibiza GTI 16V

VW Golf GTI 16

Lancia Delta

"Рено-Клио-Макси" и ее
предшественница "Клио-Вильямс".



Уве АНДЕРССОН,
шеф
команды "Тойота
тим Юрон":



— Зрелище могут
обеспечить только
автомобили, превосходящие
по своим техническим
параметрам те, на которых
приехали болельщики.

Франсуа ДЕЛЕКУР,
пилот "Форда":



— Спортивные власти
слишком разбираются в ралли
и рискуют лишнуть наш
вид спорта его сущности.
Это меня очень пугает.

Дидье ОРИОЛЬ,
пилот "Тойоты":



— Ралли — это
большие расстояния,
общение с природой
и местными жителями.
Не надо путать их
с кольцевыми гонками.

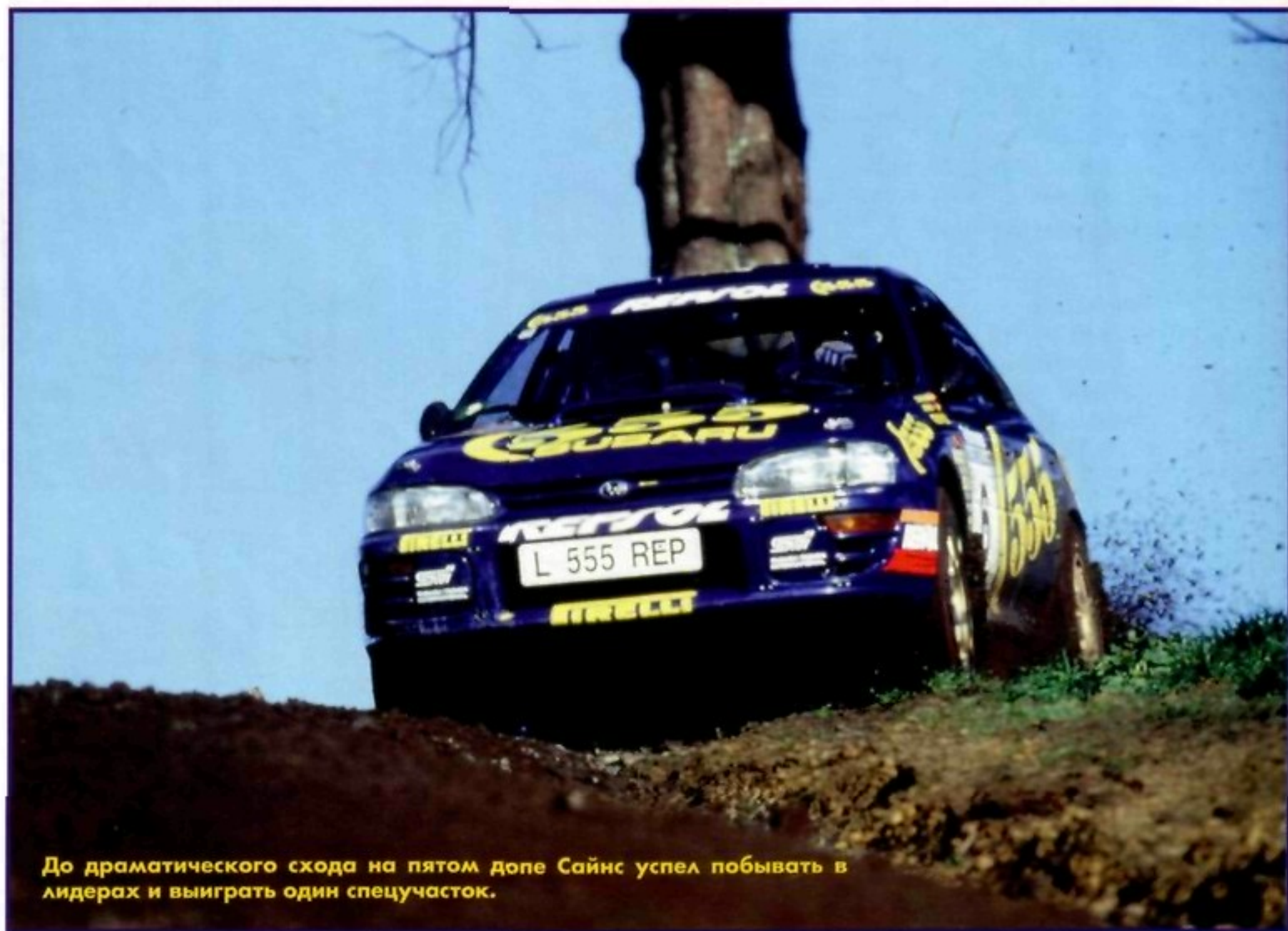
Дейвид РИЧАРДС,
шеф команды
"Продрайв-Субару":



— Проблема в том,
что Макс Мосли
лишь в теории знаком
с ралли.

Береги честь смолоду

“Мы раскопали неисправность еще перед стартом этого спецучастка и вроде бы успели ее ликвидировать. Но посередине доп мотор просто “вырубился”, а снова заводиться не захотел, — сверкал темными глазами разочарованный Сайнс после того, как на пятом СУ новозеландского ралли его синяя “Субару” без признаков жизни остановилась на обочине. — Теперь мне необходима победа Колина, остается надеяться, что он сможет отнять очки у Ориоля и Канкунена”.



До драматического схода на пятом допе Сайнс успел побывать в лидерах и выиграть один спецучасток.

Не исключено, что с подобной ситуацией Колин Мак-Рей, один из талантливейших раллистов мира, столкнулся впервые в своей гоночной карьере. А она, кстати, у Мак-Рей проходила несколько иначе, нежели у нынешних конкурентов шотландца. В "Субару", которая и год, и два назад считалась начинающей командой-середнячком, любые, даже самые незначительные успехи Мак-Рей всеми воспринимались как настоящий подвиг, неудачи же Колина, в свою очередь, списывались на "сырую" машину.

Времена изменились — теперь пользующаяся финансовой поддержкой концерна "Бритиш-Америкэн Тобакко" команда — главный претендент на высший титул. Словом, положение обязывает Мак-Рей показывать солидные результаты. А их-то как раз и нет. К тому же с приходом в "Продрайв-Субару" Карлоса Сайнса шотландский пилот словно попал в тень двукратного чемпиона мира. Конечно, каждый, кто более-менее внимательно следил за ходом первенства мира, мог заметить, что Мак-Рейю постоянно не везло. Претендуя по крайней мере на места в тройке на всех этапах нынешнего чемпионата, в которых только стартовал, Колин неизменно сталкивался с непреодолимыми проблемами: техническими неполадками, агрессивным поведением болельщиков, непрофессиональностью судей. Но первенство мира слишком серьезное мероприятие, чтобы в нем все можно было списать на тотальное невезение. Когда в твоём активе одно-единственное очко, а напарник на идентичной машине лидирует в мировом чемпионате, это волей-неволей заставляет задуматься менеджера команды: "А не подыскать ли нам замену?" Такие идеи вполне могли бы возникнуть в голове босса "Продрайв-Субару" Дейвида Ричардса, особенно после ралли в Аргентине, где причиной схода экипажа Мак-Рей—Рингер стала водительская ошибка шотландца.

И вот неожиданно-негаданно у Колина появился шанс разом восстановить свой пошатнувшийся авторитет — подняться в глазах руководства, уберечь себя от ярлыка неудачника. Но такой возможностью нужно еще и умело распорядиться.

Со сходом Сайнса шотландец перебрался на лидирующую позицию, но в то, что Колина по силам будет сохранить ее до самого финиша, поначалу не верилось. Ведь после первого в сезоне схода Карлоса по технической причине адриналин в крови Канккунена и Ориоля изрядно повысился. К тому же вслед за Сайнсом трассу одного из самых живописных этапов чемпионата мира покинули и два других гонщика "Субару", которые также могли попортить крови пилотам "Тойоты". Новозеландец "Посум" Бурн — победитель азиатско-тихоокеанского раллийного первенства — и самый мо-



Спустя год Колин Мак-Рей снова на вершине пьедестала, справа — штурман шотландца Дерек Рингер, слева — третий призер Армин Шварц.

лодой чемпион Британских островов Ричард Бернс не смогли поддержать Мак-Рей. Уже на шестом СУ в придорожную канаву въехал усатый абориген Бурн: "Жаль, что рядом почти не было зрителей, они бы помогли нам вытащить машину на дорогу". На второй день дорогу конкурентам освободил и высокий рыжеволосый Бернс, разбив "Импрезу" о камни.

Но будто бы почувствовав на своих плечах ответственность за всю команду, Колин Мак-Рей умело распорядился едва ли не единственным своим козырем. Шотландец — один из трех ныне действующих раллистов (исключая сошедшего Сайнса и Канккунена), кому удавалось ранее побеждать на изумрудных пастбищах Новой Зеландии.

Причем в прошлом году свою первую победу в чемпионатах мира Колин завоевал здесь на старой модели — "Легаси". "Импрезу" же, как оказалось, гораздо лучше приспособлена к местным грунтовым проселкам. Так что уже в первый день Мак-Рей сумел добиться более чем ощутимого преимущества — он выигрывал у Канккунена 44 секунды.

Следующий этап ралли доставил уйму работы механикам "Тойота Тим Юроп". Технические проблемы неотступно преследовали "селики" Ориоля и Канккунена. А Мак-Рей, оторвавшийся от Юхи более чем на две минуты (это, кстати, был наибольший разрыв между первым и вторым местом в ходе гонки, со времени RAC-ралли прошлого сезона), лишь довольно улыбался: "У меня нет никаких секретов. Сегодня я ехал также как вчера, как и год назад. Когда вы идете здесь с заносом, то лишь теряете время. Чтобы быть первым на финише в Новой Зеландии, необ-

ходимо ехать медленнее, если это, конечно, что-то вам говорит".

Своей нехитрой формуле шотландец остался верен до финиша близ аэропорта Окленда и в полном соответствии с командными интересами не просто одержал победу, но и лишил претендентов на мировой престол из "Тойоты" ценнейших очков.

За что благодарные боссы "Субару" немедленно отправили Мак-Рей в... изгнание. Вернее сказать, вместо подготовки и очередному этапу мирового первенства в Финляндии.

7 этап Новозеландское ралли

29—31 июля, 1814, 45/502 км, 29 СУ

1.	К.Мак-Рей/Д.Рингер	GB	Subaru Impreza	A	5:29.56
2.	Ю.Канккунен/Н.Грист	SF/GB	Toyota Celica Turbo 4WD	A	—2.14
3.	А.Шварц/К.Вик	D	Mitsubishi Lancer Evo.II	A	—5.31
4.	К.Эрикссон/С.Пармандер	S	Mitsubishi Lancer Evo.II	A	—9.42
5.	Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Toyota Celica Turbo 4WD	A	—11.56
6.	Дж.Мак-Эндрю/Б.Холдейн	NZ	Subaru Legacy 4WD Turbo	A	—19.44
7.	Ю.Фуджимото/А.Хертц	J/D	Toyota Celica Turbo 4WD	A	—25.15
8.	Б.Стоки/Дж.Джэдд	NZ	Ford Escort RS Cosworth	A	—26.09
9.	Э.Орджони/М.Стейси	AUS	Ford Escort RS Cosworth	N	—28.54
10.	К.Иноуэ/Ю.Накакура	J	Mitsubishi Lancer Evolution	N	—31.59

Сошли:	Причина:
5. К.Сайнс/Л.Мойя	E Subaru Impreza A мотор
6. П.Бурн/Т.Сиркомб	NZ Subaru Impreza A авария
14. М.Биазон/Т.Сивьеро	I Ford Escort RS Cosworth A мотор
15. Р.Бернс/Р.Рейд	GB Subaru Impreza A авария
26. А.Ватанен/Ф.Понс	SF/I Ford Escort RS Cosworth A авария

Лидеры: 1 СУ — Мак-Рей; 2—3 СУ — Канккунен; 4 СУ — Канккунен, Сайнс; 5—29 СУ — Мак-Рей. Победители СУ: Мак-Рей — 13; Канккунен и Ватанен — по 5; Ориоль — 4, Шварц — 3; Сайнс — 1.



Вот уже пять лет на мировое раллийное золото реально претендуют лишь эти три гонщика: Карлос Сайнс, Юха Канккунен, Дидье Ориоль.

дии, ему пришлось изучать маршрут австралийского ралли, очки в котором нынешней осенью получают только участники на автомобилях Ф2. Решение, по крайней мере, непонятное. С одной стороны, конечно, ясны интересы фирмы на азиатском и тихоокеанском рынках, но ведь для участия в "Эйша-Пасифик чемпионшип" специально отряжены те же Бурн и Бернс, показывающие отличные результаты. Зачем же "Субару" в Австралии понадобился еще и Мак-Рей? Впрочем, к своей временной ссылке Колин отнесся по-философски: "Там я, видимо, буду полезней". Но разве

мог он сказать что-то другое? А вот руководство "Продрайв-Субару" впоследствии, наверное, пожалело о своем решении.

Молодой, агрессивный, да еще и воодушевленный блестящей победой Мак-Рей мог быть весьма полезен команде в Финляндии. Но приказы не обсуждаются. И раз "Субару" решила сосредоточить все свои силы на единственном экипаже Карлоса Сайнса, то так тому и быть.

Все же, повторюсь, призадуматься англо-японской раллийной "конюшне" было о чем. На самом быстром ралли в календаре чемпионата мира традиционно сильны местные скан-

динавские гонщики, подчас специально ангажируемые ведущими командами для старта только в "1000 озер".

В прошлогоднем ралли знатоков местных трамплинов за руль "селик" Уве Андерссон. На сей раз отличился "Форд". Целая армада из четырех заводских "эскорт", помимо удачно вписавшихся в состав Тири и Ватанена, была вверена выздоровевшему Франсуа Делекуру, а также финскому раллийному чемпиону-88 тридцатилетнему фермеру Томми Мякинену. Раллийные заслуги двукратного победителя национального первенства по гонкам тракторов (есть и такие!) не столь велики — третье место в Кубке ФИА группы N, да два четвертых места в прошлогодних этапах чемпионата мира в Швеции и Финляндии. Но зато у него было солидное преимущество знатока местных дорог, которое Томми убедительно продемонстрировал за две недели до старта "1000 озер", отобрав победу в небольшом финском "тренировочном" ралли у самого Юхи Канккунена и его "Тойоты".

Да и свое, возможно, главное в сезоне ралли Мякинен начал так, будто с ним вместе не стартовали четыре чемпиона мира — уже после первых семи СУ финн выигрывал 22 секунды у Ориоля, 32 — у Сайнса и почти минуту у Делекура и Тири.

Тридцать лет — не такой уж большой для ралиста возраст, но когда к этим годам ты еще ни разу не числился в командах-фаворитах, то просто обязан лезть из кожи вон и завоевывать авторитет. Его даже не смутило то, что на десятом допе "Форд" финна развернулся и Томми со штурманом Сеппо Харьянне (тоже, кстати, чемпионом мира 1985 года и двукратным победителем "1000 озер") потеряли полминуты, пропустив вперед "Тойоту" Ориоля. Мякинен к концу дня умудрился сократить отставание до ничтожных двух секунд. А после скромничал, невысоко оценивая свои шансы на следующий день: "Завтрашние длинные участки дадут преимущество Дидье, ведь он стартует первым, и никто не будет пускать ему пыль в глаза". Однако вышло так, что в субботу Томми легко нагнал француза, обошел его и больше никого вперед не пропускал, выиграв таким образом, первое мировое ралли в карьере. "Это самый счастливый день в моей жизни", — не мог поверить своей удаче уроженец Хельсинки, для которого нынешние "1000 озер" были 23 стартом в этапах чемпионата мира.



Уже на втором допе своего родного ралли Юха Канккунен разбил подвеску "Тойоты" и, потеряв двадцать минут, опустился на последнее место. Но ценой титанических усилий финн сумел в итоге финишировать девятым и заработать два очка.

Воздавая должное упорству и мастерству финна, который теперь может справедливо рассчитывать на вакансию в одной из ведущих раллийных "конюшен", нужно заметить, что великие гораздо более заняты выяснением междоусобных отношений, нежели желанием осадить местного задиру.

И что любопытно, после окончания ралли обе конфликтующие стороны — "Тойота" и "Субару" — остались удовлетворенными, по крайней мере они сделали все, чтобы со стороны казалось именно так.

"Мы достигли нашей первой цели и выиграли титул среди марок, — прокомментировал второй результат Ориоля шеф ТТЮ Уве Андерссон. — Теперь все наши силы будут направлены на второй "дубль" подряд".

Был доволен и Сайнс, после двухгодичного отсутствия в Финляндии, ставший третьим: "Ориоль лишь в шести очках впереди, зато Канккунен на десять позади. Мои шансы весьма неплохи. Все в порядке".

Все ли? "Продрайв-Субару" предстоит два тяжелейших заключительных этапа чемпионата мира, в которых команда либо наконец завоюет долгожданное чемпионское звание, либо рискует остаться у разбитого корыта.

Обеспокоенный поруганной японцами честью своих спортивных достижений "Форд-Моторспорт" заявил об уходе из первенства мира. А для его проведения, как известно, необходимо участие по крайней мере четырех "заводских" команд. С дезертирством "Форда" их осталось три — "Тойота", "Субару" и "Мицубиси". Но если подопечные Уве Андерссона уже завоевали себе и японской марке славу, то многомиллионные капиталовложения двух других японских заводов, слишком долго набравшие обороты на полях раллийных баталий, могут оказаться в таком случае никчемными.

Как гласит народная мудрость: "Береги честь смолоду!" Потом будет поздно.



На автомобилях европейских марок Томми Мякинен выступает успешней, чем на японских. За годы стартов на "Ниссане", "Мазде" и "Мицубиси" лучшим результатом финна было пятое место в "1000 озер" на "Мазде-323". В прошлом году "Лянча" команды "Астра" принесла ему два четвертых и шестое место на этапах чемпионата мира. Первый же старт на "Форде-Эскорте" заводской подготовки принес Томми победу.



8 этап		Ралли 1000 озер			
26—28 августа, 1558, 45/522 км, 35 СУ					
1.	Т.Мякинен/С.Харьяне	SF	Ford Escort RS Cosworth	A	4:33.44
2.	Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Toyota Celica Turbo 4WD	A	—0.22
3.	К.Сайнс/Л.Мойя	E	Subaru Impreza	A	—1.04
4.	Ф.Делекур/Д.Граталу	F	Ford Escort RS Cosworth	A	—5.38
5.	М.Гренхольм/В.Силандер	SF	Toyota Celica Turbo 4WD	A	—7.11
6.	Л.Ламми/П.Куожала	SF	Mitsubishi Galant	A	—12.03
7.	Т.Редстрем/Л.Бамман	S	Toyota Celica Turbo 4WD	A	—16.25
8.	Я.Котолекто/А.Капанен	SF	Mitsubishi Lancer Evolution	N	—18.11
9.	Ю.Канккунен/Н.Грист	SF/GB	Toyota Celica Turbo 4WD	A	—19.49
10.	О.Хархон/А.Виртула	SF	Mitsubishi Lancer Evolution	N	—24.53
14.	Г. де Мевью/В.Люкс	B	Opel Astra GSi	F2	—33.31
Сошли:					
СУ:					
4.	А.Ватанен/Ф.Понс	SF1	Ford Escort RS Cosworth	A	диф-цикл
18.	Б.Тирри/С.Преве	B	Ford Escort RS Cosworth	A	мотор
Приник:					
Лидеры: 1-9 СУ — Мякинен; 10-15 СУ — Ориоль; 16-35 — Мякинен.					
Победители СУ: Мякинен — 14; Канккунен — 13; Ориоль — 12; Сайнс — 6.					
Личный зачет: 1. Ориоль — 90 очков; 2. Сайнс — 84; 3. Канккунен — 74; 4. Шварц — 31; 5-6. Делекур, Бизон — по 30; 7. Тирри — 22; 8. Мак-Рей — 21; 9-11. Р.Данкан (ЕАК), Ватанен, Мякинен — по 20. Командный: 1. Toyota — 145 (чемпион мира); 2. Subaru — 129; 3. Ford — 88; 4. Mitsubishi — 41; 5-6. Renault, Skoda — по 4. Кубок ФИА Ф2: 1. Skoda — 26; 2. Opel — 20; 3. Renault — 15; 4. Nissan — 14. Кубок ФИА гр.Н: 1. Х.Пурас (Е) — 36; 2. И.Хольдерид (D) — 24; 3. Х.Рекальде (RA) — 17. Женский кубок ФИА: 1. Хольдерид — 38.					

Новозеландское ралли, как и "1000 озер", в нынешнем году длилось три дня вместо четырех.

...

44-километровый спецучасток Моту ралли Новой Зеландии считается в чемпионате мира самым долгим по времени, затраченном на его прохождение.

...

После того, как во второй день новозеландского ралли на "Форде" Бизона сгорел мотор, Мики тут же улетел домой, чтобы увидеть сынишку Джакопо, родившегося в отсутствие счастливого папаши перед самым стартом седьмого этапа чемпионата мира.

...

По числу побед в "1000 озер" — теперь их стало восемь — "Форд" еще более оторвался от СААБа (шесть) и "Пежо" — пять.

...

Юха Канккунен — единственный из пилотов команд-фаворитов, стартовавших в Финляндии, отправятся на ралли "Австралии"

...

Организаторы британского чемпионата по ралли заявили, что не допустят к своим соревнованиям машины, построенные по правилам "кит-кар".

...

На ралли "Сан-Ремо" Томми Мякинен выступит в составе заводской команды "Мицубиси".

...

В нынешнем австралийском ралли состоится мировой дебют новой модели "Тойоты Тим Юроп" — "Селика-GT-Four".

НОВАЯ РЕАЛЬНОСТЬ

М. МЕДВЕДЕВ

“Поскольку у меня есть возможность выиграть чемпионский титул, то я могу сделать это на любой трассе, неважно, где именно”. Бравату Мика Дуэна, замешанную на волнении, легко понять — гонщики пребывают в нервном состоянии перед каждым стартом, тем более перед тем, который может стать самым важным в спортивной карьере, а то и всей жизни.

Если призвать на помощь терминологию, которая используется, скажем, в теннисе, то Гран-при Чешской республики на “Масариковом округе” в Брно, был вторым “матч-болом” для австралийского мотогогонщика. То есть розыгрышем того самого очка, вместе с которым спортсмен выигрывает и весь поединок.

Свою первую чемпионскую “подачу” Мик проиграл в Донингтон-Парке. Вторая же довольно неудачно пришлась на Чехию. Неудачно потому, что местная трасса длиной почти в пять с половиной километров состоит едва ли не из одних поворотов, а по-настоящему длинных скоростных прямых здесь вовсе нет. Плюс ко всему асфальтовый серпантин расположен на холмах, с которых на трассу наносится немало пыли. “Масарик” — далеко не идеальное место для 500-кубовой “Хонды” с мощным мотором.

Впрочем, даже такая незадача для “Хонда Рэйсинг Корпорейшн” не смелила, похоже, надежды в сердца боссов “Лаки-Страйк-Сузуки”. Несмотря на красивую победу в Великобритании, в команде ясно понимали, что титула в личном зачете им не видать. Иначе бы не стали устанавливать на мотоциклы Швантца и Барруша экспериментальные системы задней подвески.

Реальное положение вещей было очевидно для “Сузуки” — любые экспериментальные системы требуют длительной доводки — и, дабы не откладывать испытания в долгий ящик и как можно лучше подготовиться к сезону будущего года, подвеску решили обкатать уже в Чехии.



И хотя перед гоночным уик-эндом Кевин Швантц еще хорохорился (“Похоже, мы справились с проблемами, и в воскресенье я сделаю все для победы”), то уже во время первого сеанса квалификации, показав четвертый результат с полуторасекундным отставанием от Дуэна, техасец только разводил руками: “К сожалению, на большее сегодня я не способен”.

Так что в принципе свой “матч-бол” Майкл Дуэн выигрывал со второй подачи без борьбы с главным оппонентом. Гораздо больше неротрепки австралиец испытал с давно не претендующими на мировой престол Лукой Кадалорой и одним из главных открытий сезона Альберто Пуигом.

Мик убедительно откатал обе квалификационные сессии и в пятницу, и в субботу, десятую долю секунды сбросив с рекордного времени трассы, когда вдруг под занавес тренировок “Ямаха” Кадалоры пронеслась по замысловатой трассе быстрее еще на целых полсекунды!

Немало хлопот было у Дуэна и с кастильцем — на первых кругах гонки Пуиг ни в какую не хотел уступать яростным атакам австралийца.

Хотя, наверное, по-большому счету все это были лишь крохотные облачка на чистом синем небе Гран-при Чешской республики. В конце концов именно здесь и свершилось то, к чему Дуэн стремился вот уже много лет. Одержав восьмую в сезоне и 17-ю по счету победу в “королевском классе”, Мик стал полноправным чемпионом мира без всяких досадных приставок “вице”.

Причем не привыкшие к коронациям чешские болельщики стали помимо этого свидетелями еще одного знаменательного и не совсем ожидаемого заявления.

“В следующем году я вновь собираюсь стать чемпионом, чтобы всем стало ясно, что нынешний мой успех неслучаен”, — сказал обычно не склонный к внешним эффектам Дуэн после финиша.

Надеюсь, что не найдется на Земле человека, способного назвать выстраданную многочисленными авариями и травмами победу австралийского мотогогонщика случайной. Но вместе с тем по этим словам Майкла уже сегодня можно с большой долей вероятности утверждать, что в сезоне 1995 года на арене мотоциклетных Гран-при нас может ожидать невиданное доселе зрелище.

Плоды экспериментов инженеров “Сузуки” вскоре непременно дадут о себе знать. Обнадеживающе выглядят и последние результаты “Ямахи” — два “поула” и регулярные “заезды” на пьедестал Кадалоры во второй половине сезона. Ситуация для Кенни Робертса осложнялась тяжелой травмой Дарила Битти, но прозорливый “красно-белый” менеджер вмиг подыскал замену австралийскому гонщику. И, как выяснилось, весьма достойную. Мы уже рассказывали о неудачном европейском дебюте Норифуми Абе — длинноволосом поклоннике тяжелого металла — в

Донингтоне он неудачно упал. Но уже в Брно японец сделал все возможное, чтобы реабилитировать себя в глазах Кенни Робертса — шестой результат, впереди Шванца и Барруша, на совершенно незнакомой для себя трассе. Неспроста зрителям 18-летний гонщик был представлен не иначе как наследник славы великого Уэйна Рейни.

Вот вам и новая реальность сегодняшних мотогонков — сам американец прикован к инвалидному креслу, Дарил Битти с ампутированными пальцами левой ноги делает все возможное и невозможное для возвращения в чемпионат мира, а юный сын Страны восходящего солнца уже наречен чемпионским преемником. О невероятном таланте и способностях Абе говорить еще, похоже, рановато — в Брно он "брал" по большому счету мальчишеским нахальством и агрессивностью. Тем не менее протекцию Норифуми составляет и сам Рейни. Не исключено, что в грядущем сезоне "Малборо Тим Робертс" будет представлена тремя пилотами — Кадалорой, выздоравливающим Битти и Абе.

А вот сколькими гонщиками будет располагать в 1995-м на глазах расцветающая "Каджива", и будет ли она вообще

представлена в чемпионате мира — неизвестно. Несмотря на весьма успешные выступления в нынешнем сезоне, "Каджива Тим Агостини" столкнулась с новой для себя реальностью — финансовыми проблемами. На английском Гран-при даже прошел слухок, что итальянский завод прощается с гонками "пятисоток". В Чехии опасения фанатов "красной южанки" немного улеглись — "Каджива" продолжит участие в чемпионате при условии, правда, что сумеет заручиться поддержкой крупного спонсора.

Хочется думать, что какой-нибудь табачный или пивной концерн возьмет под крылышко итальянскую команду. И "Каджива" по-настоящему примется за японцев в следующем году. Впрочем, все это лишь предположения. Главная же реальность сегодняшнего дня — сбывшаяся мечта одного из талантливейших мотогонщиков в мире. Отныне Майкл Дуэн — чемпион мира.

К чешскому Гран-при дизайнеры "Хонды" разработали для гоночных машин команды новые "фирменные" цвета.

500-кубовые мотоциклы Стива Харриса в сезоне-95 могут использовать двигатели "Кадживы" вместо "Ямахи".

Продав за 30 миллионов фунтов стерлингов испанской компании "Дорна" все свои права в мотоциклетных Гран-при, Берни Экклстоун стал 63-м в списке самых богатых людей Великобритании. Его состояние оценивается в 167 миллионов фунтов стерлингов.

"Сузуки" в будущем сезоне возвращается в чемпионат мира в классе 250 см³.

В команде Альфонсо "Сито" Понса снова проблемы. Альберто Пуиг заявил, что ему очень тяжело работать под руководством срывающегося скрягой менеджера "Дукадос-Хонды".

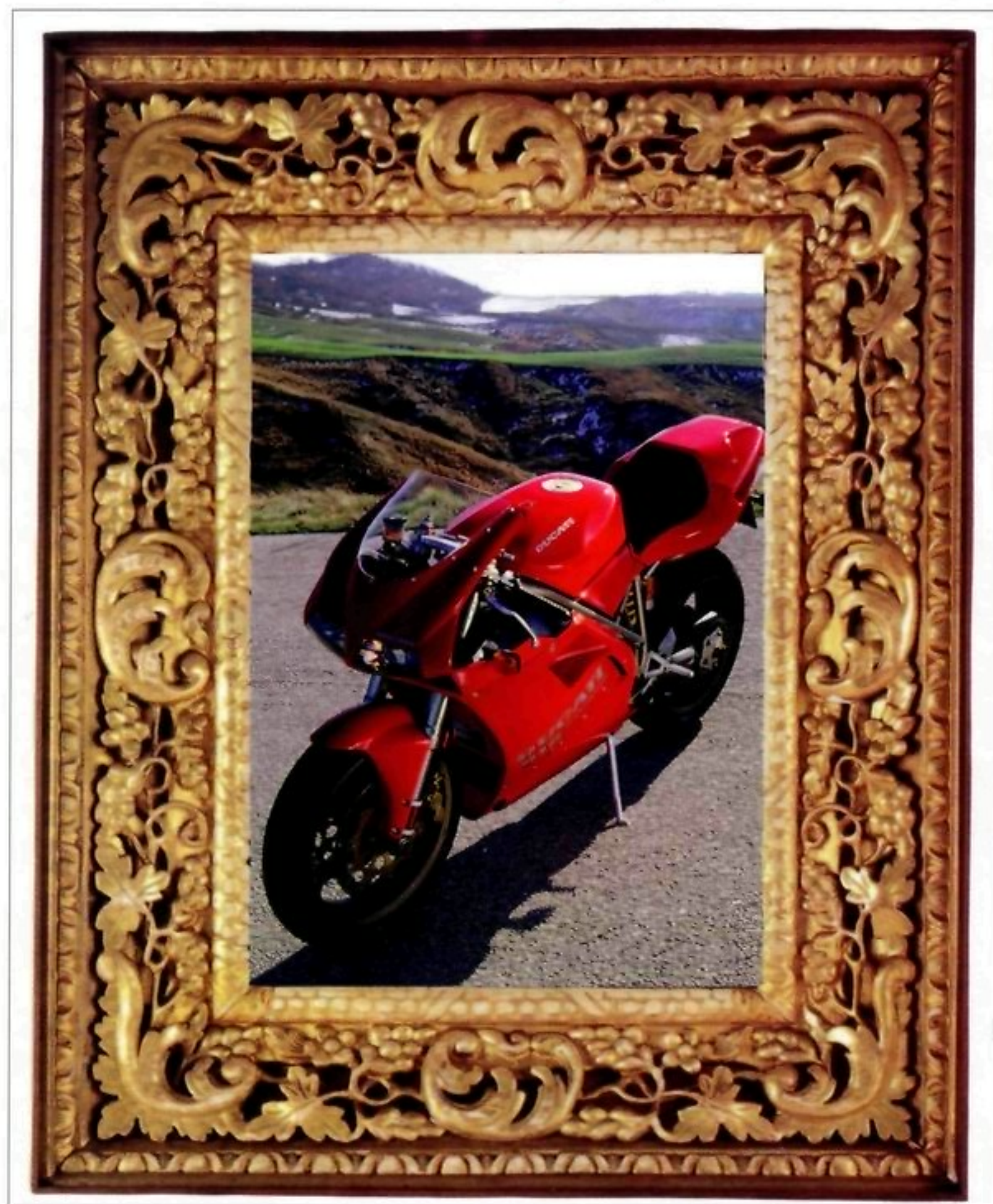


11 этап		Гран-при Чехии			
21 августа, Брно, 22 круга, 118,668 км.					
1. М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	2	45.39,974	
2. С.Ито	J	Honda NSR500	7	—3,322	
3. Л.Кадалора	I	Yamaha YZR500	1	—8,822	
4. А.Кривиль	E	Honda NSR500	8	—24,136	
5. А.Пуиг	E	Honda NSR500	4	—30,504	
6. Н.Абе	J	Yamaha YZR500	11	—39,996	
7. К.Шванц	USA	Suzuki RGV-Г	6	—48,526	
8. А.Барруш	BR	Suzuki RGV-Г	9	—55,796	
9. Н.Мак-Кензи	GB	ROC Yamaha	10	—56,504	
10. Дж.Мак-Вильямс	GB	Yamaha YZR500	13	—1.08,220	
11. Б.Гарсиа	F	ROC Yamaha	12	—1.09,162	
12. Дж.Рейнолдс	GB	Harris Yamaha	14	—1.10,328	
13. Ш.Эммет	GB	Harris Yamaha	16	—1.38,539	
14. Ж.Форэ	F	ROC Yamaha	21	—1.38,563	
15. М.Гарсиа	F	ROC Yamaha	20	—1.38,627	
Сошли:		Место на		Причина	
крут:		старте:			
13 Д.Чандлер	USA	Cagiva V594	5	мотор	
22 Дж.Косински	USA	Cagiva V594	3	мотор	

Лучший круг: Ито (4) — 2.03,544 (157,178 км/ч)

Личный зачет: 1. Дуэн — 256 очков (чемпион мира); 2. Шванц — 169; 3. Пуиг — 123; 4. Кривиль — 122; 5. Косински — 120; 6. Ито — 115; 7. Кадалора — 114; 8. Барруш — 108; 9. Чандлер — 59; 10. Мак-Кензи — 50.

МОЯ МАДОННА



“Мой внук повесил фотографию этого мотоцикла над своей кроватью, — заявила пожилая дама на загородной бензозаправке около Пезаро. — Он зовет эту машину своей Мадонной, потому что, по его словам, она прекрасна — *“una figura bella”*. Я здесь заправляю множество мотоциклов, но этот не спутаешь ни с каким другим — у него есть личность, как у “Феррари”. Вы просто счастливы, что можете развезать на такой красоте в столь приятный день!”

Она была права — я действительно был счастлив, потому что босс "Дукати" Массимо Борди на целый день предоставил в мое распоряжение первый серийный "Дукати-916" за несколько дней до официальной презентации на гоночной трассе Мизано. Но я никак не ожидал, что в конце этого дня мои впечатления настолько совпадут со словами владелицы бензоколонки и чувствами ее внука.

"Дукати" сделала рывок в новый для себя класс супермотоциклов в 1971 году, когда родился первый вариант двухцилиндрового L-образного двигателя. Семь лет назад появился совершенно новый мотор, выполненный по этой схеме, — модель 851 — с четырехклапанными головками цилиндров, жидкостным охлаждением и впрыском топлива. С усовершенствованным вариантом, получившим обозначение 888, фирма трижды выиграла чемпионский титул в гонках супербайков.

также, чтобы мотоцикл имел прекрасную внешность и не походил на другие машины".

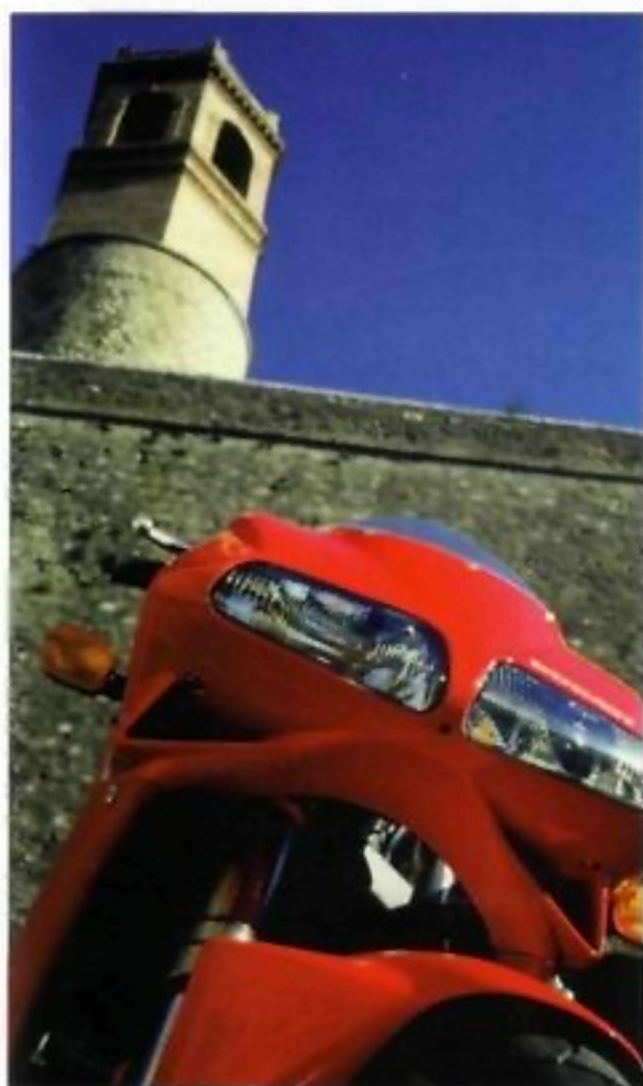
Работа началась пять лет назад в исследовательском центре "Кадживи". Кстати, именно это обстоятельство призвано подчеркнуть аббревиатура CRC ("Чентро Ричерке Каджива") на боковинах облицовки. И теперь, глядя на "Дукати-916", можно с полным правом сказать: Тамбурини и его люди сделали мотоцикл, который не только обладает столь выдающейся внешностью, что бесспорно станет родоначальником новой ветви мотоциклетного дизайна, но и показывает максимально возможную для реального использования на дорогах динамику.

Итак, перед нами мотоцикл, который развивает 114 л.с., весит всего 198 кг с водой и маслом, но без топлива и имеет базу 1410 мм — настолько короткую, насколько вообще это можно сделать, используя двухцилиндровый мотор с углом развала 90 градусов. Ее удалось сократить, наклонив двигатель еще на три градуса по сравнению с моделью 888 — это также увеличило угол наклона рулевой колонки, который с помощью ко-

дартам спортивных мотоциклов, что позволяет "Дукати-916" с легкостью маневрировать в узких поворотах.

А как непринужденно мотоцикл можно переложить с одной стороны на другую на извилистых горных серпантинах! Вам понадобится лишь едва наклонить туловище и чуть усилить давление на рукоятку руля. Кажется неправдоподобным, что мотоцикл, провоцирующий столь "прогулочный" стиль езды, в то же время способен так быстро и уверенно брать поворот. Двукратный чемпион мира Даг Полен после неудачи в прошлом году не должен был менять "Дукати" на "Хонду", потому что 916-я идеально подходит к манере американца.

Несмотря на малый рост и стройную, агрессивную внешность, "Дукати-916" изумительно комфортабелен. Тамбурини довел посадку водителя до совершенства. Подножки, седло и руль расположены именно там, где надо, так что не чувствуешь никакой усталости, проделав за день 300 километров. Изящный профиль и улучшенная аэродинамика обеспечивают 916-й максимальную скорость на 7 км/ч выше, чем у 888-й. При этом



Однако эволюция шасси моделей 851/888 всегда была скорее случайной, чем заданной, и лишь благодаря талантам таких доводчиков, как Франко Фарне, оно обладало достаточно хорошей управляемостью, чтобы побеждать на гоночных трассах. Поэтому, что действительно было нужно "восьмиклапаннику", так это работа хороших специалистов по ходовой части.

Целью проектировщиков модели 916 было создание более жесткого и компактного шасси, чем у 888-й, с улучшенной управляемостью, более рациональной компоновкой, усовершенствованными подвесками и аэродинамикой. Мало того, как признался шеф-дизайнер "Каджива Групп" (куда входит и "Дукати"), Массимо Тамбурини: "Я хотел

нических вставок может меняться от 24 до 25 градусов, что означает изменение вылета от 94 до 100 мм. Но хотя цифры на бумаге и готовят к тому, что новый мотоцикл компактнее, чем 888-я, все-таки невероятно, насколько 916-я отличается от любой прежней восьмиклапанной модели.

Когда вы сидите на "Дукати-916", он кажется настолько легким и компактным, как будто под вами 600-кубовый мотоцикл, а не супербайк. Это ощущение усиливается, когда вы выезжаете на улицу: достоинства мотоцикла скорее выявляются в условиях реальной дорожной езды, чем на гоночной трассе. Возьмем, к примеру, такую мелочь, как угол поворота руля: на 28 градусов в любую сторону — огромная величина по стан-

обтекатель вполне надежно защищает водителя даже на самых высоких скоростях. Мотоцикл легко контролировать из положения лежа на бензобаке, шум и удары ветра удивительно малы на этой скорости.

Могу еще добавить, что "Дукати-916" невероятно устойчив при прохождении поворотов на скорости более 250 км/ч, даже несмотря на то, что мотоцикл на этих скоростях ощутимо подкидывало на заплатках асфальта. Подвеска "Шова" чрезвычайно податлива — очевидно, что и команда CRC, и японские инженеры изрядно потрудились над детальной проработкой этого узла, обеспечившего мотоциклу такую прекрасную управляемость.

"Задавшись целью вывести "Дукати-916" на задуманный технический уровень, пришлось затратить немало времени для того, чтобы убедить поставщиков работать с высочайшей точностью, с чем они прежде не сталкивались, — сказал Тамбурини. — Там, где они привыкли оперировать десятками долями миллиметра, мы требовали тысячных, и "Шова" с блеском ответила на этот вызов. Тот факт, что "Дукати-916" имеет, на мой взгляд, максимально совершенную для серийного мотоцикла подвеску, показывает, как японцы стремились учесть все наши пожелания".

43-миллиметровая перевернутая телескопическая вилка — естественно, с регулировкой предварительного поджатия пружины и гидравлического усилия сжатия и отбоя — позволяет переднему колесу без проблем обтекать все обычные дорожные неровности и даже солидные выбоины. А ведь вы вправе ожидать от подвески superbайка большей приспособленности к работе на гладкой поверхности гоночной трассы, чем на выщербленном покрытии обычной дороги. Пожалуй, столь превосходным поведением новый "Дукати"

альной серии 916SP, вдвое более жесткая, чем на модели 888. Двигатель встроен в структуру рамы и воспринимает силовые нагрузки через три точки крепления.

В отличие от 888-й, где задний маятник качается на своих опорах независимо, у 916-й опора маятника объединена с одной из точек крепления двигателя, образуя более жесткую структуру. Сам маятник ничем не напоминает прежние конструкции "Дукати": алюминиевая отливка, с консольным креплением колеса, как у "Хонды-RC30". Когда появилась первая информация об этой конструкции, итальянцам нанесли визит патентные эксперты "Хонды". Но им пришлось уйти с пустыми руками, поскольку руководство "Кадживы" смогло доказать сомнительность притязаний патента "Хонда/Эльф" — подобные решения появлялись и раньше. И конструкция была запущена в производство.

"Должен признаться, при создании этого узла я руководствовался прежде всего соображениями эстетики, — сказал Тамбурини. — Консольная конструкция — это высокотехнологичный, совре-

сравнению с 888-й. Но тщательной проработкой конструкции Тамбурини добился, чтобы во время движения это не сказывалось. "Идеальное соотношение между ходом колеса и ходом штока амортизатора — 2:1, — сказал он. — У нас получился ход колеса 130 мм и ход штока 71 мм, так что мы сделали все, что могли". Задняя подвеска "Шова", удивительно мягкая и податливая для superbайка, несмотря на жуткий крутящий момент двигателя, с которым, по мнению многих конструкторов шасси, можно справиться лишь за счет очень жесткого поддрессирования. "Дукати-916" легко глотает выбоины и неровности дороги даже при резком разгоне на выходе из поворота. Шины обеспечивают замечательное сцепление с дорогой, и я просто изумлен тем, по каким плохим дорогам можно ехать на 916-й, не потеряв ничего ни в комфорте, ни в управляемости.

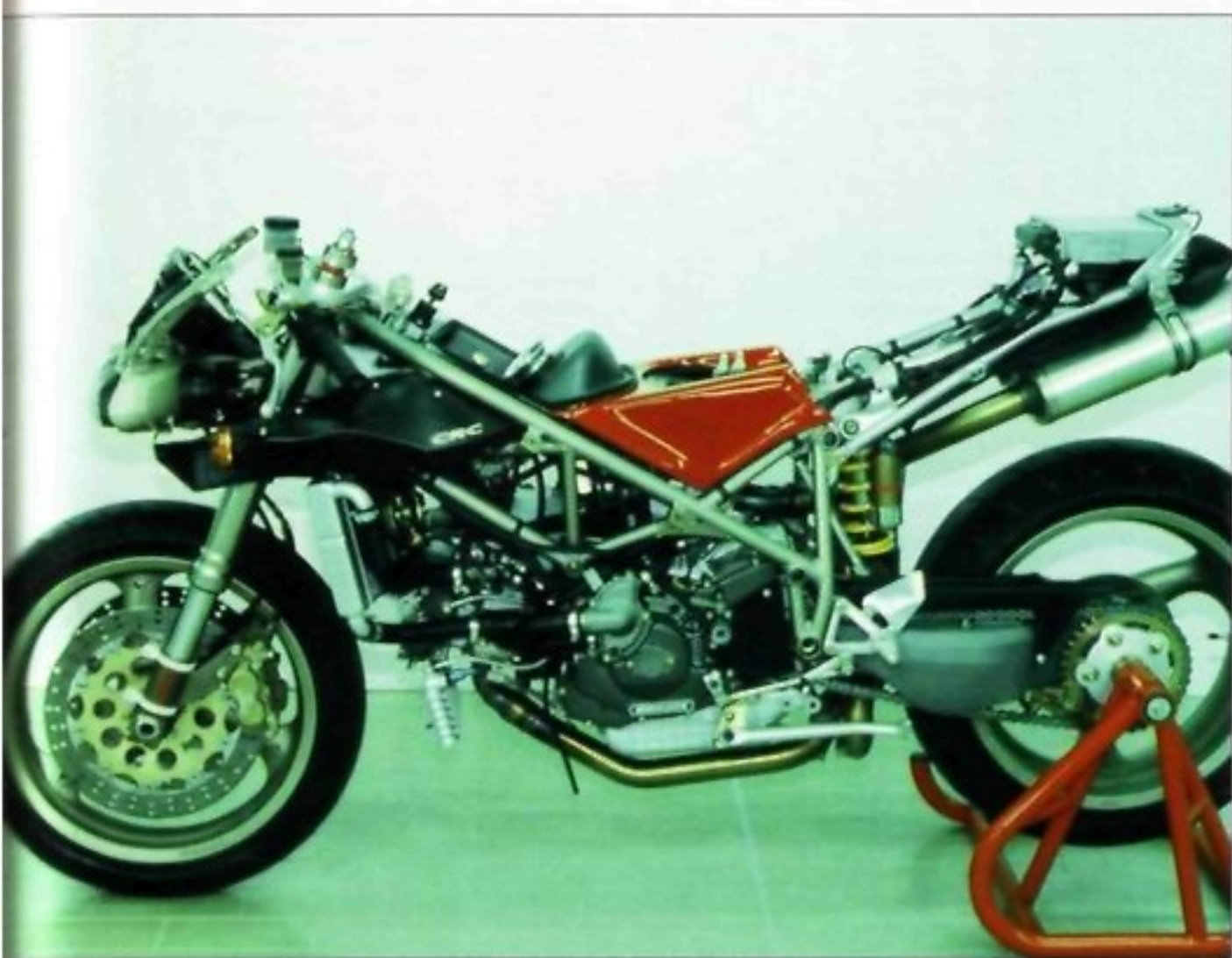
"Брембо" также была очень важным партнером при создании "Дукати-916". Эта фирма не только разработала задний маятник и колеса, но и, конечно, тормоза. Установленные на 916-й передние диски диаметром 320 мм и новейшие четырехпоршневые скобы — лучшее, что можно найти за пределами трасс Гран-при. Они обеспечивают мощное, прогрессивно возрастающее тормозное усилие при сравнительно легком нажатии на рычаг.

Поскольку наше внимание приковано главным образом к ходовой части, легко забыть, что за столь изящной внешностью скрывается разработанный в Болонье новейший вариант восьмиклапанного десмодомного двигателя. Но поверните ключ в замке зажигания (представляющий также великолепный образец дизайна — прекрасная иллюстрация того, какое внимание Тамбурини уделяет деталям), нажмите на кнопку стартера, и вы поймете, что создавалась эта превосходная ходовая часть для того, чтобы разместить в себе самый замечательный двухцилиндровый двигатель.

Тамбурини и его правая рука, Луиджи Менголи, ставший сейчас шеф-дизайнером "Дукати", поскольку Массимо выдвинулся на пост главы всего исследовательского отделения "Группы Каджива", предпочли увеличить ход поршня на 2 мм, чтобы возрос рабочий объем, приблизившись к разрешенной для двухцилиндровых двигателей superbайков границе 1000 см³. Тем самым они также вернули двигателю тяговитость, утраченную в гонке мощностей с четырехцилиндровыми "японцами".

Поскольку в моторах автомобилей формулы 1 скорость поршня достигает 27 метров в секунду, и при этом не возникает никаких проблем с надежностью, то конструкторы "Дукати" смело пошли в этом направлении. Те, кто купит 916-ю для использования на улицах, ощутят на себе все выгоды такого решения — мотоцикл обладает тяговитостью локомотива уже с 2200 об/мин и резко ускоряется при достижении 5500 об/мин, когда стрелка тахометра совершает рывок к предельным десяти тысячам. Это обеспечивает веселенькую динамику разгона даже по сравнению с 888-й.

Откровенно говоря, я не знаю большего удовольствия в мире двух колес, чем вывести 916-ю на пустынный отрезок автостреды и разогнаться, доводя стрелку тахометра до красной черты на всех передачах. Привстаньте на подножках, чтобы на низших передачах переднее колесо не от-



обязан тому, что Тамбурини, по его собственному признанию, — прежде всего мотоциклист, а потом уж конструктор. Он "намотал" тысячи километров на прототипах 916-й, что благотворно отразилось и на характеристиках подвески, и на динамике вообще.

Конструируя 916-ю, Тамбурини обратился сначала к диагональной раме типа "Дельтабокс". Но затем отказался от нее в пользу пространственной рамы, поскольку она стала уже традиционной для "Дукати" и сообщает мотоциклу большую индивидуальность. Масса ее — всего восемь килограммов! — сравнима с велосипедной, зато жесткость впечатляет. У базового варианта "916-Страда", рама на десять процентов, а у специ-

меннейший элемент, великолепно контрастирующий с более традиционной схемой пространственной рамы. Он придает индивидуальность каждой стороне мотоцикла. Но, безусловно, были и более практические соображения: я не имел права забывать о том, что проектирую не просто "сверхспортивный дорожный мотоцикл", но также и superbайк нового поколения, который многие наши покупатели будут использовать в гонках. А мешать им быстро менять заднее колесо в условиях состязаний — недопустимо. Вот вам практическое оправдание дизайнерского решения".

Так же как и у "Хонды-RC30", "платой за консоль" оказалась добавка полутора килограммов неподрессоренной массы задней подвески по



рывалось от асфальта больше, чем на несколько дюймов, пригнитесь к ветровому стеклу, держитесь крепче и накручивайте рукоятку газа. Гул из двух глушителей, размещенных под сиденьем, почти неощутимый рост вибрации с выходом двигателя на предельные обороты, и Земля вдруг начинает вращаться быстрее, унося назад окружающий вас пейзаж.

Переключение передачи на 916-й заметно улучшено, оно чистое и точное, и переход на другую передачу означает снижение скорости двигателя на 1000 об/мин, кроме перехода с четвертой на пятую (600 об/мин). Большая разница в передаточном числе высшей передачи была бы предпочтительней — по крайней мере, для не знающего ограничений скорости немецкого рынка.

Похоже, главной проблемой для "Дукати" в ближайшем будущем станет удовлетворение спроса на 916-ю. Разработка ее была столь методичной и тщательной, что в отличие от почти всех итальянских мотоциклов прежних времен он свободен от каких-либо детских болезней, и в нем не хочется сразу брать что-то улучшать. Напротив, 916-я сразу выделяется тщательностью конструкторской проработки — от таких важных аспектов, как подвески и управляемость, до множества мелких деталей. Как, например, демпфер руля, расположенный именно в том месте, где его удобнее всего регулировать (хотя только вариант SP имеет регулируемый демпфер). Как изогнутый вентиль шины, чтобы огромный тормозной диск не мешал вам подсоединить насос. Как аккуратный приборный щиток, под которым не торчат провода и тросы. Как специальные трапециевидные фары, одна ближнего, одна дальнего света, образующие самую привлекательную пару в двухколесной технике. Как хитро изогнутый рычаг переключения передач, форма которого приспособлена для оптимального переключения.

Без преувеличения можно сказать — для того, чтобы оценить этот мотоцикл, на нем не нужно даже ездить. И если вы один из трех тысяч покупателей, для которых "Дукати" в этом году изготовит мотоциклы модели 916, то вам не изменили удача и вкус. Цена смехотворно мала (в Англии всего 11800 фунтов стерлингов, что в половину меньше "Хонды-RC45"), так что немалая доля машин попадет к спекулянтам, которые будут перепродавать их по более высокой цене. А еще 200 мотоциклов будут изготовлены в более скоростном, легком, сложном и дорогом варианте 916SP, предназначенном для гонок серийных мотоциклов.

Шесть лет назад я приехал в Италию, чтобы испытать самый первый восьмиклапанный дорожный мотоцикл — "Дукати-851". Как заядлый "дукатист", для которого появление спроектированного Борди двигателя с впрыском топлива было важной вехой в истории марки, после первой поездки на мотоцикле я был поставлен перед му-

чительной дилеммой: притвориться, что я в восторге или высказать всю правду, сколь бы неприятной она ни была. Разумеется, выбор был сделан в пользу правды, и, к чести Массимо Борди, я должен сказать, что он принял мои замечания и полностью переработал весь мотоцикл в соответствии с ними.

Но после поездки на "Дукати-916" такой проблемы не возникло. Представьте себе ослепитель-

но яркое синее небо, по-весеннему теплый день, пару карабинеров, которые услужливо перекрывали поток машин всякий раз, когда я проносился перед объективом. И тем не менее все эти прелести меркли по сравнению с моей "красной Мадонной" — самым прекрасным дорожным мотоциклом, на котором я когда-либо ездил — какой бы марки и страны происхождения ни были соперники. Попробуйте, и вы убедитесь в этом сами. /

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА DUCATI 916

Двигатель

Тип
Диаметр цилиндра/ход поршня
Рабочий объем
Степень сжатия
Максимальная мощность
Система газораспределения

4-тактный, 2-цилиндровый
94/66 мм
916 см³
11,0
114 л.с. при 9000 об/мин
два верхних распредвала и четыре клапана в каждой головке цилиндра, десмодромный привод клапанов
электростартером
жидкостное
электронный впрыск топлива "Вебер"

Запуск
Охлаждение
Система питания

Трансмиссия

Коробка передач
Моторная передача
Главная передача

6-ступенчатая
прямошестеренная
цепью

Ходовая часть

Рама
Передняя подвеска
Задняя подвеска

пространственная, из труб хромо-молибденовой стали
телескопическая перевернутая вилка "Шова"
с прогрессивной характеристикой и центральным моноамортизатором "Шова"
трехспицевые, отлиты из легкого сплава
радиальные, бескамерные
120/70-17
190/50-17
дисковые, с гидроприводом

Колеса
Шины
передняя
задняя
Тормоза

Общие данные

База
Длина
Высота по седлу
Дорожный просвет
Сухая масса
Объем бензобака
Максимальная скорость
Средний расход топлива

1410 мм
2050 мм
790 мм
150 мм
191 кг
17 л
260 км/ч
5,2 л на 100 км



ВРЕМЯ ТИТАНОВ

“Ввиду огромной опасности...”

1902 — 1903 гг.

Ранним утром пестрый караван из нескольких десятков разнокалиберных автомобилей, мотоциклов, трициклов — обычных и гоночных — выстроился на улицах Ниццы. Все готово к началу увлекательнейшей гонки, конечным пунктом которой был выбран итальянский городок Абацция. Правда, французское правительство, очевидно, из-за своей давнишней, с 1898 года, неприязни к состязаниям автомобилистов, запретило езду на скорость по территории Франции. Однако организаторы вышли из положения — до итальянской границы участники поедут “как туристы”, не спеша, наслаждаясь прекрасными видами Южной Франции.

Но когда довольные своей хитростью гонщики уже приготовились к старту, в Ниццу пришла телеграмма: “Ввиду огромной опасности, коей подвергаются жители населенных пунктов, через которые проходит трасса состязаний самодвижущихся экипажей, министерство внутренних дел запрещает проведение гонки на территории Италии”.

1902 год начинался для поклонников самого современного, самого рискованного, самого мужского и самого, как уже многие полагали тогда, прекрасного вида спорта не лучшим образом. Французское правительство (а ведь это еще и “самый французский” спорт!) одну за другой отменяло автогонки. Еще раньше, чем Ницца—Абацция, была запрещена традиционная встреча лучших французских пилотов в По. А вскоре стало ясно, что не будет и знаменитой Париж—Бордо, проводившейся уже пять раз с 1895 года. Автогонки слишком рискованны — такой вердикт вынесли власти и от греха подальше предпочитали совсем отменять состязания, нежели следить за их безопасностью.

Однако любители быстрой езды не сдавались. Да и по большому счету рассчитывать остановить уже к тому времени набравшую силу автомобильную индустрию было по меньшей мере наивно. Поэтому богатейшие промышленники, с одной стороны, и богатые аристократы, у которых хотели отнять такую увлекательную игрушку, с другой, делали все, чтобы избавить европейские правительства от прискорбной автофобии.

Большое распространение получили во Франции, Италии, Бель-

гии, Австрии “подъемы на холм”, пляжные гонки, рекордные заезды на километр и милю. При этом организаторы всех этих соревнований — в основном спортивные и автомобильные газеты и журналы — всячески изошрялись, чтобы только не называть их гонками. Так, автоклуб Авиньона, учредив “подъем на холм” на горе Мон-Вентуа (на 22 километрах перепад высот 1900 метров), назвал это мероприятие “экскурсией”. Лучшим среди “экскурсантов” был Шошар на гигантском гоночном “Панар-Левассоре”, мотор которого развивал 70 л. с.

Ж у р н а л “Ото-Вело” придумал даже настоящий чемпионат — очевидно, первое в истории автогоночное первенство — по пляжным гонкам, состоящий из двух этапов. Помериться си-

лами в Шато-Тьерри и Гэйоне собрались тогда 92 гонщика.

И все же романтика “больших гонок” была так притягательна, что вся эта “мелочь” в глазах французов не могла заменить настоящих, многотысячекилометровых пробегов между городами и даже странами. И в 1902 году хотя бы одна такая гонка, но все же состоялась.

Подготовка состязаний Париж — Вена началась сразу после окончания берлинской гонки 1901 года. Маршрут предполагалось проложить по территории четырех стран — Франции, Германии, Швейцарии и Австрии. Однако в марте 1902 года баварское правительство запретило участникам проезд по своей территории. А вскоре заартачились и швейцарцы. Более того — французские власти не торопились с разреше-

нием, в довершение же всего в стране разразился политический кризис. Правительства просто не было, а значит — не могло быть и гонки!

Только за три недели до старта все наконец утряслось, и участники стали прибывать в Париж. Им предстояло преодолеть сложнейший маршрут, разбитый на четыре этапа. В первый день — 415 километров от столицы Франции до города Бельфор на востоке страны. Затем 347 километров по территории Швейцарии через Цюрих до Брегенца. Причем по настоянию местных властей экипажи должны были ехать здесь в “прогулочном темпе”, а результаты подлежали нейтрализации. Самым трудным обещал стать третий этап — 337 километров от Брегенца до Зальцбурга. Здесь гонщикам предстояло преодолеть альпийский перевал Аарльберг на высоте 1828 метров. Этот невероятно сложный 65-километровый участок еще не отваживался проехать ни один автомобилист. Наконец последний, четвертый этап длиной 335 километров, проходил по относительно ровным и довольно неплохим дорогам от Зальцбурга до Вены через Линц и Мельк.

Около сотни экипажей выразили желание пройти этот маршрут в так называемом туристском состязании на обычных легковых машинах. Собственно же в гонке собира-



Марсель (слева) и Луи Рено.

Когда Луи узнал о смерти брата, он впал в глубокую депрессию, не только забросил гонки, но и вообще хотел покончить с производством автомобилей. Тем, что знаменитая ныне марка сохранилась, мы обязаны третьему из братьев — Фернану.



Марсель Рено на финише Париж—Вена в 1902 году.

Его "Рено" модели К располагал первым в истории фирмы 4-цилиндровым мотором (110 x 130 мм, 4942 см³, 24 л. с. при 1100 об/мин), рамой из 55-миллиметровых стальных труб, термосифонным охлаждением с двумя солидными радиаторами по бокам капота, подвеской на продольных полуэллиптических листовых рессорах, тормозами на задние колеса. Шасси весило 600 кг. Максимальная скорость — 125 км/ч.

лись стартовать 117 участников. Правда, здесь организаторы столкнулись с определенными трудностями. Дело в том, что Французский автоклуб внес важное изменение в технический регламент, установив верхнюю границу массы автомобилей. Машины были разбиты на пять категорий — мотоциклетки (до 50 кг), мотоциклы (до 250), вэтулетки (до 400), легкие (до 650) и тяжелые (до 1000 кг) автомобили.

Чтобы уложиться в тонну, основным претендентам на победу пришлось здорово поработать над снижением массы своих машин. А мощность моторов тем временем

достигла 60 ("Морс") и даже 70 ("Панар-Левассор") лошадиных сил. Невероятные по тем временам цифры, ведь двигатели обычных легковых машин располагали тогда, как правило, не более чем 40 "лошадками". В результате усиленного "похудения" гоночные машины большого класса стали еще более быстрыми и... ненадежными, что вскоре не замедлило сказаться.

Конструкторы трудились очень напряженно, но все же и "панары", и "морсы" выехали на старт совсем "сырыми". Новая фирма CGV ("Шаррон-Жирардо-Фойгт") сумела построить только два автомобиля, а "Де Дитрих", совсем недавно раскопавший молодого паренька, Этторе Бугатти, и вовсе не успел закончить свои машины.

Но как бы то ни было, в половине четвертого утра 28 июня 113 экипажей с двухминутным интервалом двинулись из Шампиньи в почти полторатысячекилометровый путь ("туристы" отправились четыре дня раньше). Как писали тогдашние газеты, "дороги хорошие и благоприятны для хороших скоростей". Но уже в этот первый день сказались спешка в подготовке гоночных машин. Один за другим "морсы" сходили с дистанции, а на 230-м километре остановился их лидер, победитель прошлогодних Париж—Бордо и Париж—Берлини, Анри Фурнье. Все считали 31-летнего француза главным фаворитом состязаний, и с самого начала он оправдывал эти надежды. Дорога большей частью проходила вдоль

железнодорожного полотна, по которому одновременно со стартом первых гонщиков, отправился в Бельфор один из двух специальных экспрессов, нанятых Французским автоклубом.

К вящему удовольствию пассажиров Фурнье бросил вызов машинисту паровоза и после невероятной гонки наперегонки с поездом ушел-таки от экспресса. На первых 80 километрах он показал фантастический результат — 112 км/ч!

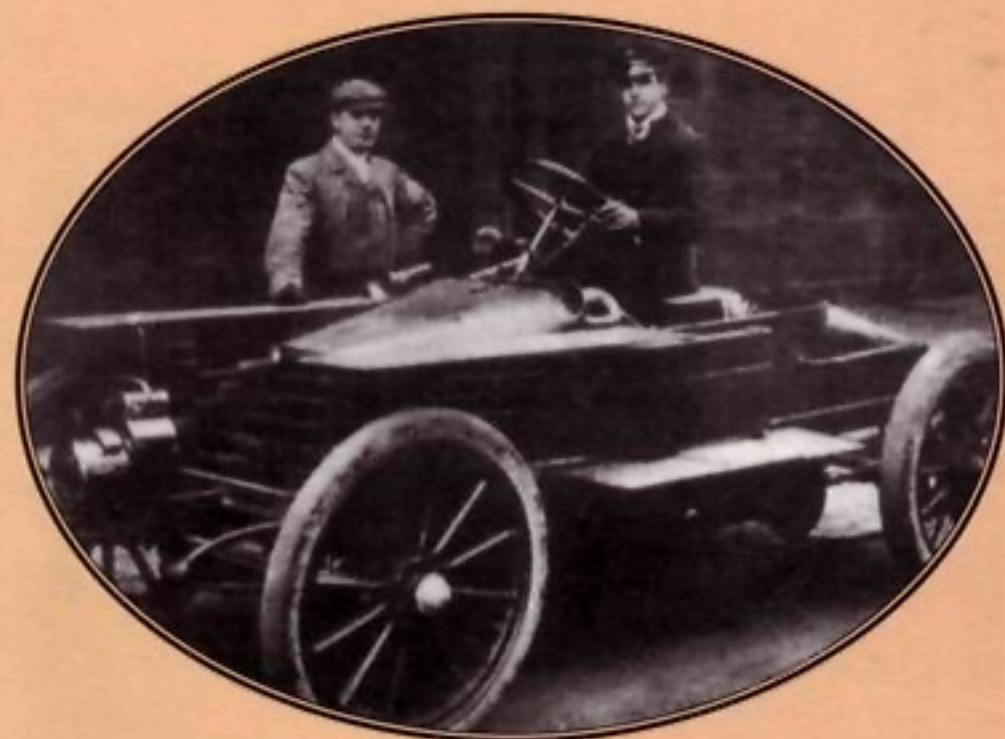
Публика была в восторге, однако, если бы командой "Морс" руководил в то время менеджер, он наверняка сказал бы Фурнье парочку теплых слов: в погоне за скоростью Анри напрочь забыл о машине. И близ Шомона коробка передач "Морса" рассыпалась...

Первым же, через 4 часа 16 минут 30,6 секунд прибыл в Бельфор степенный, бородатый Рене де Книфф. Следом за ним первый

только благодаря явной благосклонности судьбы окончился без жертв. Подъем был изнурительным. Так, из всех мотоциклистов преодолел Аарльберг своим ходом лишь чех Подседничек на "Лаурин-Клементе". Остальным пришлось толкать свои машины долгие километры.

Не миновала чаша сия и автомобилистов. "Гоброн-Брийе" француза Риголли вовсе отказался ехать в гору, и гонщик вынужден был отступить. Гасте с механиком толкали свой "Панар-Левассор", и по мере того, как силы оставляли упрямых спортсменов, они выбрасывали на дорогу запчасти, баки с маслом, водой, бензином и даже снимали части кузова! В конце концов они взгромоздили на вершину голый скелет "Панара" и отправились вниз собирать "балласт"...

Но спуск оказался не просто трудным, а смертельно опасным.



Английский гоночный автомобиль "Вулэм" с 4-цилиндровым мотором мощностью 30 л. с. За рулем: участник Париж—Вена Монтегю Грэм-Уайт.

этап закончили Анри Фарман, Чарльз Джаррот, Морис Фарман, Тесте. И все они представляли команду "Панар-Левассора". Казалось, теперь, после схода "морсов" и CGV Леонса Жирардо мощной команде старейшего французского завода ничто уже не угрожает. Но впереди был Аарльберг.

Правда, до этого гонщикам еще пришлось совершить "экскурсию" по Швейцарии. А 30 июня, на третий день гонки, они выехали из Брегенца. Как и следовало ожидать, альпийский перевал оказался жесточайшим испытанием для пилотов, механиков и их машин. И

Немощная, естественно, дорога, окаймленная, да и то не везде, невысокой балюстрадой, змеей вилась между отвесными скалами и бездонной пропастью. Примитивные тормоза тогдашних машин перегревались, отказывали, ломались. Леон Тери бросил свой "Дековиль" в каменную стену, предпочтя ее пропасти. А вот австриец Макс не удержал машину на дороге, и, кувыркаясь на выступах скал, она разлетелась на винтики далеко внизу. Каким-то чудом гонщик сумел зацепиться за балюстраду и избежал верной гибели. Отказали тормоза и у мотоциклетки Дерни, и



Чарльз Джаррот продавал на Британских островах машины "Панар-Левассор", "Де Дитрих" и других французских марок, а вместе с Эджем стал одним из первых, кто прославил Англию на гоночных трассах.

несколько последних километров он мчался вниз на бешеной скорости, громко зовя на помощь. Лишь у подножья горы француз Тулобр и его механик сумели схватить незадачливого гонщика за фалды.

Все это — только малая часть происшествий третьего этапа, который основательно перекроил лидирующую группу. Больше всех досталось команде "Панар-Левассора". Лишь братья Фарманы сумели удержаться в голове гонки, де Книфф — сошел, остальные — безнадежно отстали. Из Зальцбурга первым на трассу ушел Анри Фарман, за ним с пятнадцатиминутным интервалом — Эдмон на легком "Дарраке", еще через четверть часа — английский граф польского происхождения, Эллиот Зборовски на 40-сильном "Мерседесе". Но не им суждено было стать "звездами" этой гонки. Лишь седьмым начал последний этап Марсель Рено. И

В Вене, на площади перед императорским дворцом, в ожидании финиша гонки собралась самая блестящая публика в шелках и бриллиантах. Сливки австрийского высшего света, аристократы и богачи со всей Европы. До предполагаемого прибытия первых экипажей оставался целый час, и толпы людей еще только направлялись к Пратеру, когда на улицах австрийской столицы появился небольшой автомобильчик с двумя седоками, покрытый толстым слоем пыли. На переполненных народом улицах гонщик, не зная немецкого, совершенно потерял ориентацию и, пытаясь найти дорогу к финишу, беспрестанно повторял: "Я Марсель Рено, я приехал из Парижа..."

И зрители, и судьи долго не могли поверить в случившееся. Как сумел автомобиль легкой категории, хотя и с 4-цилиндровым, но всего лишь пятилитровым, 24-



45-сильный "Де Дитрих" Лоррейна Барроу на пункте контроля времени в Либурне. Сейчас англичанин примет старт и через пятьсот метров врежется в дерево.



"Де Дитрих" Ж. Дарракота и С. Бьянки на трассе Париж—Мадрид.

именно он стал автором главной сенсации состязаний.

Фирма, основанная братьями Луи, Марселем и Фернаном Рено, с самого начала выпускала легкие, относительно недорогие "вуатюретки", со слабосильными одно- и двухцилиндровыми моторчиками. И в автогонках братья, естественно, придерживались той же технической политики, считая, что легкие, но надежные машины, благодаря продуманной конструкции, смогут бросить вызов 60—70-сильным монстрам "Морса", "Панар-Левассора" и CGV. На австрийских дорогах это блестяще подтвердилось.

сильным мотором обойти "панары" и "мерседесы"? И лишь когда через четверть часа на финише появился Анри Фарман, следом еще один "вуатюр лежер" — "Даррак" — Эдмона, а потом и "Мерседес" Зборовского, пришлось поверить.

"Я полностью положился на свою машину, проходя повороты на невероятной скорости, — говорил несколько дней спустя счастливый победитель. — А когда догнал Фармана... Сначала я заметил впереди облачко пыли. Прибавил. Облако увеличивалось, и после нескольких мгновений размышлений я нырнул в самую гущу! Несколько минут

мы мчались, ничего не видя перед собой. А когда в нескольких метрах впереди появился "Панар", мы с механиком испустили дикий торжествующий вопль — мы первые!"

Разумеется, столь сенсационное окончание гонки породило множество толков. До сих пор многие австрийские, немецкие и английские источники считают истинным победителем гонки Париж — Вена графа Зборовского. Судьи оштрафовали водителя "Мерседеса" за превышение скорости в Швейцарии, и Эллиот занял лишь четвертое место, пропустив вперед Фармана и Эдмона.

Швейцарская нейтрализация стала притчей во языцех, и Бельгийский автоклуб, организовывая через несколько недель свою большую гонку, решил избежать повторения подобных ошибок и прочих всевозможных неясностей, связанных с проездом населенных пунктов, маршрута гигантской протяженностью, огромным количеством судей, хронометристов.

В треугольнике дорог между городками Бастонь, Лонлье, Абэля-Нев была проложена замкнутая трасса длиной 85 километров 400 метров. 31 июля 1902 года 74 экипажа вышли на старт первой в истории кольцевой гонки "Сюкуи де Арденн". "Никакой нейтрализации, никаких прискорбных остановок, портящих настроение и смущающих разум. Гонщики стартуют через минуту, шесть раз проходят 85-километровое "кольцо", и не нужно напрягать мозги, долго выясняя, кто победил," — так восторгался новой системой проведения

состязаний французский журналист Сювестр.

Любопытно, что существовал ведь и еще менее сложный способ сделать состязания безопаснее и проще в организации — перенести их на дорожки ипподромов. Американцы именно тогда, в 1902—1903 годах, пошли на такой шаг, на целое столетие определив направление развития автогонок у себя в стране. Однако в Европе романтический ореол "больших гонок" настолько, очевидно, захватил умы гонщиков, организаторов, болельщиков, журналистов, что об ипподромах просто не подумали. И даже потом, когда построили специальные треки в Брукленде и Монце,



Селуин Фрэнсис Эдж родился в Австралии. Но именно он принес англичанам первую громкую победу в автогонках, выиграв Кубок Гордон-Беннетта в 1902 году. Правда, в общем зачете Париж—Вена, куда составной частью были включены эти соревнования от Парижа до Инсбрука, он не попал даже в десятку лучших.



Из Парижа стартует англичанин **Марк Мейхью** на "Нэпир".

нако приверженцы автоспорта вновь, как и год назад, оказывали давление на политиков. "Мы так организуем дело, что отпадает, наконец, вопрос об опасностях автогонок", — уверяли они.

Но, возможно, ничего бы и не вышло, если бы не вмешательство... испанского короля. Альфонсо XIII страстно любил автомобили и, по свидетельству очевидцев, сам был неплохим гонщиком, излишне, правда, лихим. После того как "большие гонки" побывали в гостях у императоров Германии и Австро-Венгрии, король Испании загорелся идеей принять очередной "междугородний пробег" у себя. Он пообещал на финише в Мадриде устроить грандиозные празднества в честь автомобилистов и настоял на проведении гонки между столицами Франции и Испании.

Дистанция общей протяженностью 1380 километров была разбита на три этапа: Париж—Бордо, Бордо—Виттория через Байону и Виттория—Мадрид через Бургос. Как и обещали организаторы, гонка пользовалась необычайной популярностью. Кроме личного был введен и заводской зачет, в котором могли принимать участие команды из четырех пилотов ведущих фирм. Это привлекло невиданное число автозаводов, среди которых



Финиш в Бордо.

Фернан Рено (в белой шляпе) сообщает Луи, что их брат умирает. Механик **Ференц Шиш**, будущий победитель первого Гран-при Франции, еще не знает трагической вести.

гонки на них так и не стали привычными для европейцев.

Но понадобилась настоящая трагедия, чтобы в Европе наконец поняли — автогонки нельзя проводить на обычных дорогах, их место — на специальных закрытых трассах, автодромах.

В начале следующего, 1903 года противников у автомобильных состязаний еще прибавилось. В гонке Ницца—Ля-Тюрби погиб граф Эллиот Зборовски. Французское правительство опять отменило соревнования в По и Пиуле. Од-

были "Де Дитрих", "Морс", "Панар-Левассор", "Де Дион-Бутон", "Адлер", "Бенц", "Даймлер", "Вулзли" и "Рено". Всего же на участие в состязании было подано 314 заявок. Все говорило о том, что соревнования могут стать грандиозным событием.

Однако раздавались и тревожные голоса. Из-за огромной протяженности маршрута оказалось невозможным подготовить должным образом дороги. Между тем мощности моторов еще более возросли, вплотную приблизившись к

границе в сотню лошадиных сил. А надежность шасси гоночных машин по-прежнему оставляла желать лучшего. Высокие деревянные колеса, примитивные тормоза, слабые, большей частью деревянные рамы, хлипкие трансмиссии на разбитых, ухабистых дорогах, усеянных камнями, покрытых толстым слоем пыли, — все это выглядело очень опасно. Ко всему прочему добавился и еще один фактор — невероятная популярность гонок у местного населения.

В ночь на 24 мая 1903 года, ко-

Год	Маршрут	Победитель	Дистанция (км)	Скорость (км/ч)
1902	Ницца—Ля-Тюрби (F)	Стед (GB) "Даймлер-Мерседес"	15	54,7
	Париж—Аррас—Париж (F)	Анри Фарман (F) "Панар-Левассор"	800	—
	Уэлбек (GB)	Чарльз Джаррот (GB) "Панар-Левассор"	—	—
	Чениз (I)	Винченцо Лянча (I) ФИАТ	23	45,8
	Париж—Вена (F—A)	Марсель Рено (F) "Рено"	1434	68,9
	"Кубок Гордон-Беннетта",			
	Париж—Инсбрук (F—A):	Селун Ф. Эдж "Нэпир"	929	50,9
	"Серкуи де Арденн" (B)	Чарльз Джаррот (GB) "Панар-Левассор"	513,4	86,9
	Нью-Йорк (USA)	Александр Уингтон (USA) "Уингтон"	16,09	89,1
	Мон-Вентуа (F)	М. Шонар (F) "Панар-Левассор"	22	48,4
	Земмеринг (A)	Вильгельм Вервер (D) "Даймлер-Мерседес"	10	56,5
	Шато-Тьерри (F)	Фернан Габриэль (F) "Морс"	—	88
	Гэйон (F)	Юбер Ле-Блон (F) "Серполле"	—	100
	Стрельна—Гатчина (R)	Самуэль Суурметс (R) "Ришар"	64	—
	Детройт (USA)	Барни Олдриф (USA) "Форд-999"	8,04	90,4
1903	Ницца—Ля-Тюрби (F)	Отто Иерошимус (A) "Даймлер-Мерседес"	15	62,3
	Париж—Бордо (F)	Фернан Габриэль (F) "Морс"	550	105,1
	Йонкерс (USA)	Барни Олдриф (USA) "Форд-999"	8,04	87,2
	"Серкуи де Арденн" (B)	Пьер де Кразе (B) "Панар-Левассор"	597,8	87,4
	"Кубок Гордон-Беннетта", Ати (IRL)	Камилль Женатти (B) "Даймлер-Мерседес"	—	79,2
	Колумбус (USA)	Барни Олдриф (USA) "Форд-999"	8,04	96,5
	Сан-Франциско—Нью-Йорк (USA)	Л. Уитмен, И. Хаммонд (USA) "Олдсмобил"	—	—
	Чикаго—Нью-Йорк (USA)	Б. Холкомб, Лоуренс Даффи (USA) "Коламбия"	1829,5	23,6
	Шато-Тьерри (F)	Луи Риголли (F) "Тоброн-Брийе"	—	80
	Гэйон (F)	Луи Риголли (F) "Тоброн-Брийе"	—	109,7
	"Подъем в облака", Маунт Вашингтон (USA)	Л. Феллс (USA) "Феллс"	—	7,2



Мадам Камилла дю Гаст, одна из первых женщин-автомобилисток, вошла в историю не высокими результатами в гонках. Ее "Де Дитрих" оказался первым на месте аварии англичанина Стеда в трагической Париж—Мадрид. С этого момента отважная женщина (она также летала на аэростатах, прыгала с парашютом и гонялась на моторных лодках) до самого вечера отыскивала раненых и оказывала им помощь, развозила несчастных по больницам "хотя сама могла рассчитывать на весьма высокое место в состязании", как писали тогдашние газеты.



В неоконченной гонке Париж—Мадрид быстрее всех добрался до финиша первого этапа Фернан Габриэль. Его "Морс-Дофин" был оснащен 4-цилиндровым мотором мощностью 70 л. с. при 1200 об/мин и "аэродинамическим" металлическим кузовом. Максимальная скорость машины — 150 км/ч.

гда был назначен старт, на улицах Версаля собралась гигантская толпа в четверть миллиона человек. А по некоторым оценкам всего за соревнования наблюдали три миллиона зрителей!

Когда без четверти четыре утра первый экипаж — Чарльз Джаррот и Сесил Бьянки на "Де Дитрихе" — тронулся в путь, участникам пришлось буквально продираться сквозь плотную толпу парижан, собравшихся поглазеть на "гонку века". "Похоже, они просто не понимали, что такое автогонки,

— рассказывал потом Бьянки. — На первых шести километрах от самого старта дорога была превосходной, однако двигались мы со скоростью пешехода. Хаос царил невероятный, люди расступались перед самым автомобилем и в последний момент перебежали с одной обочины на другую, как сумасшедшие куры. Просто чудо, что несчастья не произошло уже через несколько метров после старта".

На протяжении почти всего 550-километрового пути до Бордо плотные толпы любопытных окружали трассу во всех городках и деревнях — в этот воскресный день гонки были просто манной небесной для всех, кому нечем было себя занять. Мало того, многочисленные "регулирующие", расставленные в самых опасных местах трассы — в "слепых" поворотах, на спусках, железнодорожных переездах — не справились со своей задачей. А войска, при помощи которых власти в последний момент решили сдерживать толпы зрителей, неожиданно сами превратились в болельщиков. И началось...

Англичанин Лоррейн Барроу, пытаясь увернуться от выбежавшей на дорогу собаки, круто вывернул руль, и на скорости за сотню его автомобиль вылетел с трассы и ударился в дерево. Механик Пьер Роде погиб на месте, гонщик умер через несколько дней. "Бразье" Леона Тери вылетел с дороги и взорвался. Загорелся лес вокруг, водитель и механик получили тяжелые ожоги. Англичанин Лесли Портер на "Вулзли" примчался к железнодорожному переезду, когда там не оказалось "регулирующего" с красным флагом. Пытаясь избежать столкновения с поездом, во-

дитель врезался в дом. Вылетев из машины, его механик ударился головой о стену и погиб на месте. Портер умер через несколько часов от тяжелых ранений и ожогов. Француз Туран, объезжая выбежавшую на дорогу маленькую девочку, въехал в толпу зрителей — женщина, два солдата и механик были убиты на месте.

Камень, вылетевший из-под колеса, разбил очки Марселю Рено. Через несколько десятков километров, с глазами, забитыми пылью, он не заметил железной трубы, валявшейся на обочине. "Рено" несколько раз перевернулся, придавив водителя. Через несколько часов, не приходя в сознание, Марсель скончался. Тяжелораненый механик остался жив...

"Дорогой смерти" вполне можно было окрестить эти страшные полтысячи километров. Разбитые автомобили, пожары, вопли раненых, трупы...

И тем не менее убийственная гонка продолжалась. Фернан Габриэль на "Морсе" мчался вперед как сумасшедший. Из Версаля он уехал 163-м, в Бордо был четвертым, затратив на дорогу 5 часов 15 минут 31,5 секунды. Луи Рено был лучшим в классе легких автомоби-

лей и занял второе место в общем зачете. А на финише узнал от своего брата Фернана о том, что случилось с Марселем. Вечером же состоялся банкет по случаю завершения первого этапа.

Но из Парижа в Бордо уже летели телеграммы — гонку немедленно остановить. Премьер Франции назвал состязания "кровавым фарсом", а министр внутренних дел дал указание мэру Бордо опечатать машины участников, на конной тяге доставить на вокзал и поездом отправить в Париж.

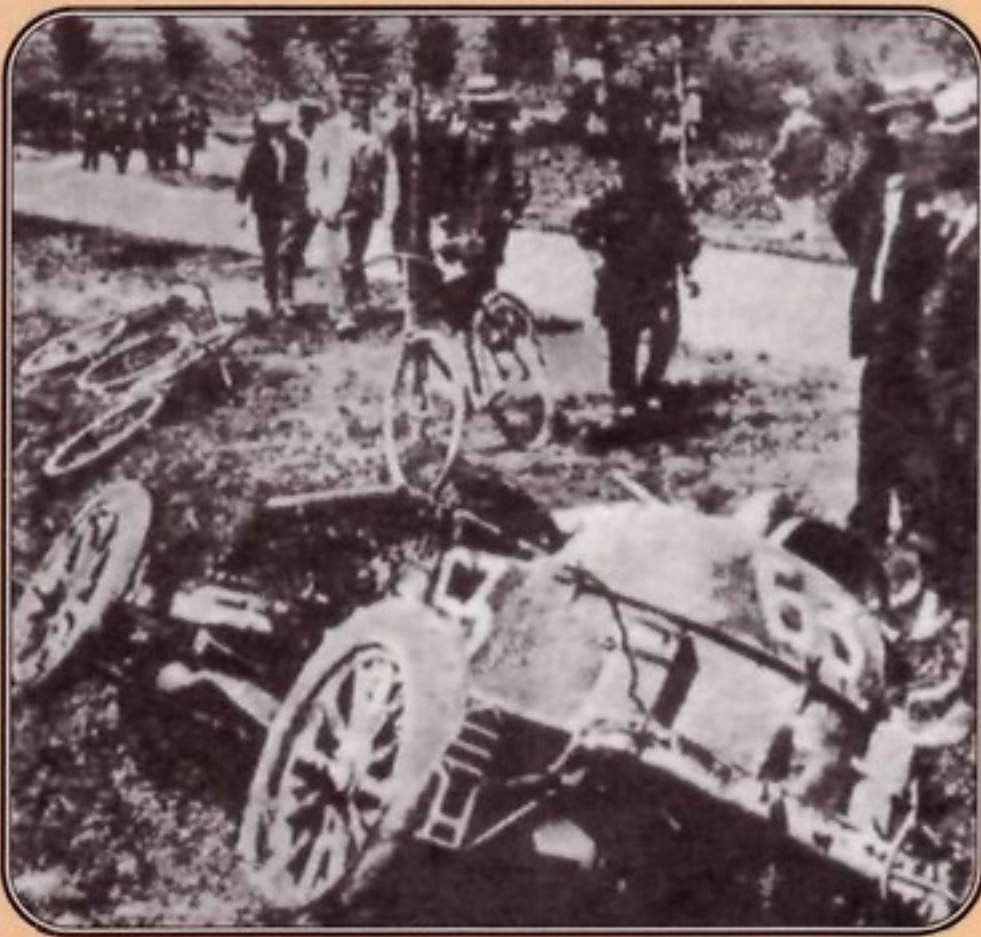
Так закончилась одна из самых трагических гонок в истории автоспорта. А вместе с ней — эра романтики дальних дорог. Чтобы сохранить автоспорт как таковой, на смену восторженным любителям, графам и баронам, королям и императорам, малограмотным хронометристам и конструкторам-любителям должны были прийти профессионалы — организаторы, гонщики, инженеры, судьи. А эти восемь лет на рубеже XIX и XX веков — с 1896 по 1903 год — остались в памяти потомков лишь неясным отголоском чего-то трагического и страшно далекого.

А. МЕЛЬНИК



За рыжую шевелюру и сумасшедшую манеру езды бельгиец Камилл Женацци называли "красным дьяволом". Несмотря на то, что он выиграл лишь одну большую гонку, Кубок Гордон-Беннетта в 1903 году, в историю автоспорта вошел навсегда — как первый человек, преодолевший 100-километровый рубеж скорости.

На месте аварии Марселя Рено.



ЗАТЯЖЕ В МЕСТЕ

А. МЕЛЬНИК
Фото А. ГУРЕВИЧА

В Риге стояла такая жара, какая, наверное, была в тот страшный день, когда сын Солнца — Фазтон решил, что справится с отцовской колесницей. В эдакое время так приятно окунуться в прохладные волны Балтики! Каково же было наше удивление при виде почти пустых пляжей Юрмалы, тихих улиц будто уснувшего курорта. В самом деле, две грязные московские лужи, гордо называемые Воронцовскими прудами, выглядели этим летом веселее.

Размышляя о политических и экономических хитростях, оставивших Рижское взморье без курортников в разгар уникального сезона, мы ехали в небольшой городок Бауска, что недалеко от Риги, на восьмой этап чемпионата Европы по автокроссу. Ехали в полной уверенности, что уж здесь-то нас ожидает не сонное царство мертвого сезона, а настоящая буря спортивных страстей. Причем, по всем признакам, виновниками ее должны были стать наши, русские кроссмены.

Так уж получилось, что в последние годы именно кросс стал для спортсменов Советского Союза, а потом и России наиболее успешным и перспективным видом автоспорта. Любители цитат, разумеется, объяснили бы такое положение вещей давнишним нашим пристрастием к быстрой езде и плохими дорогами. Но, думается, причина скорее в том, что автокросс в Европе не пользуется популярностью у автомобильных фирм. А значит, богатые команды, профессиональные пилоты и сверхсовременные автомобили — здесь редкие гости.

В такой ситуации, как вы сами понимаете, нам и карты в руки — доведенные в заводских условиях "москвичи" и "лады" вполне могут поспорить с выходцами из полукустарных мастерских, которыми располагают большинство соперников. В результате с 1990 года регулярно радовали нас неплохими результатами Петерис Нейкшанс, Борис Котелло, Анатолий Кривобоков, Владимир Бузланов, Виктор Горшков, Александр Мионов. Семь раз за три сезона поднимались они на пьедестал почета отдельных этапов, дважды занимали в чемпионате Европы четвертые, дважды — шестые места.

А когда год назад появилась на автокроссовых трассах уфимская команда "Новоил", немцы, чехи, французы, швейцарцы, итальянцы, до того чувствовавшие себя хозяевами в классе Д-2 (легковые автомобили), и вовсе приуныли. Русские, похоже, вознамерились превратить автокросс в действительно профессиональный вид спорта. Если уж совершенно неизвестные Александр Еро-

феев и Владимир Макаров с налета заняли второе и четвертое места в чемпионате, то опытные Котелло, Джежела, Кривобоков, Бузланов, заручившись по примеру уфимцев поддержкой каких-нибудь нефтяных, лесных, да мало ли еще каких "королей" просыпающейся России, живо превратят европейское первенство в открытый чемпионат страны.

Но первые этапы нового сезона опасений не подтвердили. Ни в Италии, ни в Португалии "русским духом" и не пахло. Только в немецких городках Шлюхтерн и Грюндауталь наши появились и выступили весьма достойно, в первой из двух гонок оттеснив даже двукратного чемпиона Рольфа Фолланда на восьмое место.

После четырех этапов, таким образом, Борис Котелло и Валерий Джежела вошли в десятку, а если учесть, что пятеро немцев, опередивших их в турнирной таблице, не намеревались принимать участие в оставшихся гонках чемпионата, к тому же получили хорошие перспективы — впереди было еще шесть этапов.



Но во французском местечке Фалейра, где проходила пятая гонка первенства, победителей и призеров двух этапов российского чемпионата в Нижнем Ломове и Тольятти — Котелло, Джежелу, Бузланова, Миронова — так и не дождались. Прибыл лишь Александр Микрюков и занял 11-е место. Никого из наших кроссменов не увидели зрители и в чешской Нова Паке.

И только в середине июля в Винаросе (Испания) русские наконец напомнили о себе. Да как! В первом же повороте финального заезда оставив позади Фолланда, Котелло и Джежелу заставили немца глотать пыль из-под колес своих "самар" на протяжении всей гонки. Чемпион Европы, который страсть как не любит проигрывать, по обыкновению жаловался на "неспортивную борьбу" — дескать, наши просто-напросто выпихнули его с трассы в том самом первом повороте. Большинство же свидетелей первой в истории двойной победы "восьмерок" на этапе европейского первенства были единодушны: "Ваши ребята сделали со

своими машинами какое-то чудо!" Кроме того, помогла тольяттинцам и сама испанская трасса, на которой Фолланд не мог полностью использовать всю гигантскую мощь своего 550-сильного "Ауди".

Как бы то ни было, победа в Испании вновь пробудила надежды. Поезд еще не ушел, до финиша чемпионата оставалось три этапа, и в случае успешного выступления в Латвии, Австрии и Италии оба, и Котелло, и Джежела, сохраняли шансы — пусть призрачные — даже на призовые места.

Вот потому-то с таким нетерпением ожидали мы их приезда в Бауску. И, поглядывая на белесо-синее, без единого облачка небо, повторяли про себя — "пусть скорее грянет буря!".

Забегая вперед, скажем, что за два дня, проведенные нами под ласковым латвийским солнцем, все участники, не прикрытые одеждой, приобрели стойкий красно-коричневый цвет. Но ни одной капли дождя, не говоря уже о гипотетической буре, так и не упало на раскаленную землю. К сожалению, то же можно

сказать и о борьбе на трассе — бури мы не дождались.

Двое суток — сразу после "здравствуйте!", а то и вместо — мы выслушивали одни и те же слова: "Где же ваши? Почему не приехали русские?" И кто бы ни говорил их, на лицах гонщиков, механиков, зрителей или чиновников было написано грустное недоумение: "Что же вы, ребята? Мы так старались..."

В такой ситуации веселиться полагалось по крайней мере одному человеку — Фолланду. В отсутствие своих испанских обидчиков из России и единственного оставшегося оппонента в споре за европейское золото Клауса Швантеса Рольфу предстояла в Бауске легкая прогулка. Но немец, к нашему удивлению, был задумчив: "Я слышал, у ваших ребят какие-то трудности с визами? Нет? Ну тогда это просто — деньги. Финансы сейчас — главная проблема. И не только в России. В Европе — кризис, а экономические бедствия, как известно, на бедных отра-



ПЕРВЫЙ В ИСТОРИИ АВТОСПОРТА РУССКИЙ ВОДИТЕЛЬ, ПРИВЕДШИЙ К ПОБЕДЕ НА ЭТАПЕ ЧЕМПИОНАТА ЕВРОПЫ РУССКИЙ АВТОМОБИЛЬ — БОРИС КОТЕЛЛО (Фото В. КРЮЧКОВА).

жаются сильнее, чем на богатых. Вот автокросс и страдает. Ведь трудно найти вид автогонок беднее, чем наш".



ЖЕЛТОМУ "АУДИ" РОЛЬФА ФОЛЛАНДА СОПЕРНИКОВ В НЫНЕШНЕМ СЕЗОНЕ ТАК И НЕ НАШЛОСЬ.



ЧЕМПИОН ЕВРОПЫ ЖАН-ПОЛЬ ВИНСЕНДО.

Откровенно говоря, глядя на битком забитые трибуны автокроссового стадиона в Бауске, на тысячи людей, расположившихся шумным лагерем около трассы, на автобусы латвийского телевидения, на напряженные лица организаторов ("Извините, пожалуйста, вход на главную трибуну будет закрыт. Должен приехать сам президент Ульманис!"), трудно было разделить пессимизм чемпиона Европы. Третий год подряд приезжаем мы в Бауску и не устаем удивляться: в 1992-м зрителей на трибунах было много, год назад их стало еще больше, и тем не менее на этот раз болельщиков на трассе "Муса" значительно прибавилось. Просто удивительной популярностью пользуется в Латвии автокросс. "Завидую я здешней публике, — сказал накануне старта вице-чемпион Европы португалец Луиш Рибейру. — И каждый раз с удовольствием сюда приезжаю. Прекрасный стадион, настоящие трибуны, есть где помыться, поесть, отдохнуть. Видели бы вы "стадионы" у нас в Лусаде, в Италии, Франции — два дощатых сарая на краю поля..."

МАШИНА ФРАНСИСА ВАРНЬЕ ПОРАЖАЛА ВСЕХ НЕОБЫЧНОЙ ПОДВЕСКОЙ — С ВЕРТИКАЛЬНЫМИ, А НЕ ГОРИЗОНТАЛЬНЫМИ, КАК У ОСТАЛЬНЫХ, АМОРТИЗАТОРАМИ СПЕРЕДИ И НА ДВУХ ИЗЯЩНО-СУБТИЛЬНЫХ ПАРАЛЛЕЛЬНЫХ ТРЕУГОЛЬНЫХ РЫЧАГАХ СЗАДИ. ПРОЧИЕ УЧАСТНИКИ ЧЕМПИОНАТА ПРЕДПОЧИТАЮТ В ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКЕ ОДИН МОГУЧИЙ РЫЧАГ.



Но, несмотря на восхищение самих участников, число их в последнее время заметно сократилось. Год назад в Бауску приехали 13 гонщиков с автомобилями группы Д-2 из пяти стран. Нынче — дюжина из четырех. Не беда, скажете вы, стоит ли горевать из-за одного человека! Может и не стоило бы, если бы не одна заковыка — в восьмом этапе чемпионата Европы участвовал один немец, один чех, один итальянец и девять латышей...

Впрочем, дело совсем не в каких-то загадочных изъянах именно латвийской гонки. Группа Д-2, как и предупреждал Фолланд, вообще переживает серьезнейший кризис. Достаточно сказать, что лишь на трех из восьми прошедших этапов спортсмены получили полноценные очки — по правилам, если число стартующих меньше 16-ти, результат делится на два. А в Италию, например, приехало всего... шестеро! В Испанию — десять, в Чехию — одиннадцать. В Португалии 12 из 16 спортсменов были местными. В Грюндаутале и Фалейре — по восемь из 14.

Естественно, что эти участники национальных первенств и не по-



НА ФОТО СЛЕВА НАПРАВО СВЕРХУ ВНИЗ:

★ ЧЛЕН "ЧЕШСКОЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ КОМАНДЫ" ЭКС-ЧЕМПИОН ЕВРОПЫ ИРЖИ БАРТОШ ТРЕТИЙ СЕЗОН НЕ МОЖЕТ ПОДНЯТЬСЯ НА ВЫСШУЮ СТУПЕНЬ ПЬЕДЕСТАЛА.

★ МИКРОМАТЧ "ЛАТВИЯ—БЕЛОРУССИЯ" НА ЭТОТ РАЗ ОКОНЧИЛСЯ ПОБЕДОЙ АЛЕКСЕЯ ЯЛУНИНА НАД ПРЕЗИДЕНТОМ БЕЛОРУССКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ФЕДЕРАЦИИ СЕРГЕЕМ ПРОКОПОВИЧЕМ (N40).

★ НЕТ, СПОНСОРОМ БЕЛОРУССКОЙ КОМАНДЫ БЫЛ НЕ ИЗВЕСТНЫЙ

мышляют о европейском золоте. А потому чемпионат начинается несколько напоминать ситуацию, когда матерые асы-футболисты свободным вечером играют во дворе с соседями. На пиво.

Вот и в победе Фолланда в Бауске почти никто не сомневался. Единственный, кто мог отнять победу у Рольфа — Гинтс Буйанс: все же "Лянча-Дельта-Интеграле" латыша уступала "Ауди" "всего-то" пару сотен "лошадок". Да и то, "отнять" — сказано слишком громко. Притаиться за спиной чемпиона Европы и ждать подарка судьбы — так будет, пожалуй, вернее.

Но чуда не произошло, и, к великому огорчению зрителей, все три иностранца расположились на призовых местах в полном соответствии со сложившейся в чемпионате иерархией — Фолланд, Ливио Романизио, переквалифицировавшийся в этом сезоне в "кузовщики" из баггистов, и чех — Ладислав Брожек. Буйанса же судьба вместо подарка, каким наградила его на этой трассе год назад, "осчастливила" очередной полумокрой — в финале после первого же поворота его "Лянча", слегка боднув желтый "Ауди" лидера, прекратила борьбу.

Впрочем, хватит о грустном, а то наши читатели, чего доброго, решат,



НЕМЕЦКИЙ АВИАХУЛИГАН МАТИАС РУСТ, А МИНСКАЯ ФИРМА "РЕМОНТ, УСЛУГИ, ТЕХНИКА". НА СНИМКЕ — БАГГИ КОНСТРУКЦИИ АНАТОЛИЯ ШИМАКОВСКОГО.

★ НЕ ПОВЕЗЛО В ФИНАЛЬНОМ ЗАЕЗДЕ ВАЛЬТЕРУ ЭБЕЛЕРУ.

★ ЛУИШ РИБЕЙРУ НЕ СУМЕЛ ДОБРАТЬСЯ ДО ФИНАЛА И, ПОХОЖЕ, ИМЕННО В БАУСКЕ ВО ВТОРОЙ РАЗ ПОДРЯД УПУСТИЛ ЧЕМПИОНСКИЙ ТИТУЛ.

★ ПЕРВЫЙ ПОСЛЕ СТАРТА ПОВОРОТ В ЛЮБОМ ВИДЕ АВТОГОНОК СЧИТАЕТСЯ САМЫМ ЗРЕЛИЩНЫМ.

что дни европейского автокросса сочтены. А это совсем не так. Во всяком случае, что касается группы Д-3, то есть багги.

Как это ни странно, кризис, который поразил "кузова", на другой автокроссовой дисциплине никак, похоже, не отразился. Наоборот! С какой стороны ни посмотри — количество участников (в Бауске их было почти два десятка), технический уровень автомобилей, напряжение борьбы за чемпионскую корону (за два этапа до финиша девять гонщиков сохраняли шансы на призовые места и четверо — на золото) — кросс на багги даст сто очков вперед своему "кузовному"

собрату. "Бедняки" здесь редкость. Так, австриец Херберт Раммель пользуется поддержкой фирмы "Термотон", братья Рибейру сами владеют заводом, немец Вальтер Эбелер раскрасил свой огромный прицеп в цвета отцовской сети магазинов женской и мужской одежды.

Но самыми, наверное, необычными богачами стали вдруг чехи. На автобусах, грузовиках и гоночных машинах Ярослава Гошека, Иржи Бартоша, Карела Гавела и Ладислава Брожека красовались гордые надписи "Чешская национальная команда". Дело в том, что зимой тамошняя федерация заключила годовой конт-

ракт с этими четырьмя пилотами, обязавшись финансировать их участие в чемпионате Европы. Любопытно, что сделано это было сразу после того, как впервые за семь последних лет среди призеров чемпионата Европы не оказалось чешских гонщиков.

Российскую же автомобильную федерацию на такой шаг вряд ли подвигнут даже семь лет без призовых мест. Впрочем, дело-то далеко не в РАФе, который не спешит "помочь материально" своим спортсменам. А скорее в самих спортсменах. По нашему глубокому убеждению, если ты занимаешься бегом, прыжками, автогонками или перетягиванием каната, ты обязан стремиться стать лучшим в мире. Если же сразу после победы в районе, городе или стране в твоей голове начинается

складываться олимпийский принцип "главное — не победа, а участие", — пиши пропало.

"Как ваши ребята обидели всех нас, — с горечью говорил один из главных организаторов этапа в Бауске Гурий Булле. — Мы ведь сделали все возможное, с визами проблем не было. Порядочные люди хотя бы позвонили, предупредили — извините, мол, приехать не сможем..."

Говорят, единственный, кто выехал-таки в Латвию, был Игорь Черноиванов. Но уже в пути встретил товарищей-кроссменов. "Зачем тебе в Бауску? Поехали лучше в Арзамас, там коммерческий кросс!" И Игорь повернул в Арзамас. Так говорят.

Какая уж тут буря. Скорее, вспоминается притча классика о соколе и ухе.

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

IV этап. Грюндауталь, Германия, 1 мая. Д-3/3500: 1. Р.Рибейру (Р, "Гембо-Порше"); 2. Х. Раммель (А, "Порше"); 3. Ф.Варнье (F, "Бер-Ауди"); 4. Ж.-П.Винсендо (F, "Гембо-Пежо"); 5. В.Эбелер (D, "Энгель-Фольксваген"); 6. Я.Гошек (CZ, "Порше"); 7. Х.Оппелаар (NL, "Ван дер Феер Порше"); 8. К.Гавел (CZ, "Порше"); 9. Х.Уленброк (D, "Расимекс"); 10. И.Бартош (CZ, "Порше"); 11. В.Шварц (D); 12. Я.Маречек (CZ); 13. К.Бос (NL); 14. В.Кубичек (CZ); 15. Л.Кронунг (D); 16. Я.Лигур (EST, "Лигур-JL9T"). **Д-2/3500:** 1. Р.Фолланд (D, "Ауди-купе-S2"); 2. К.Швантес (D, "Тойота-Селика-GT"); 3. Б.Шнее (D, "Фольксваген-Гольф-Синхро"); 4. Х.Циммерман (D); 5. М.Мандель (D); 6. Э.Бем (D, "Ауди-80-Кваттро"); 7. В.Джежела (RUS, BA3-2108-4x4); 8. М.Поммер (D, "Ауди-S2"); 9. Л.Романизио (I, "Лянча-Дельта-Интеграле"); 10. Б. Котелло (RUS, BA3-2108-4x4); 11. Л.Кроутил (CZ); 12. В. Вадель (D); 13. Г. Буйанс (LV, "Лянча-HF-Интеграле"); 14. Л.Брожек (CZ, "Форд-Эскорт").

V этап. Фалейра, Франция, 12 июня. Д-3/3500: 1. Винсендо; 2. Варнье; 3. Бартош; 4. Л.Рибейру (Р, "Гембо-Порше"); 5. Уленброк; 6. Гошек; 7. Оппелаар; 8. Раммель; 9. Д.Вуазен (F, "Порше"); 10. А. Патрие (F); 11. Бос; 12. Х.Лопес (F); 13. Р.Рибейру; 14. П.Берлиро (F); 15. Эбелер; 16. А. Ялуни (LV, "Лянча-2"). **Д-2/3500:** 1. Фолланд; 2. Ф.Дюма (F); 3. Швантес; 4. Ж.-М.Тавернье (F); 5. Романизио; 6. Брожек; 7. К.Ресин (F); 8. М.Дюбуа (F); 9. Э.Суккель (NL); 10. Ж.Буше; 11. А.Микрюков (RUS, "Тойота-Селика-GT"); 12. Д.Пеллетэн; 13. Д.Х.Сантос; 14. Д.Х.Луэнгас (все — F).

VI этап. Нова Пака, Чехия, 3 июля. Д-3/3500: 1. Винсендо; 2. Уленброк; 3. В.Грием (D, БМВ); 4. Бартош; 5. Маречек; 6. П.Чип (CZ); 7. И.Бабака (CZ); 8. П.Трибе (D, "Хенде"); 9. Раммель; 10. Гошек; 11. И.Балкар (CZ, "Порше"); 12. Кубичек; 13. М.Старек (CZ, "Татра"); 14. Й.Верлуис (В, "Лянча"); 15. П.Мюкке (D, "Ямаха"); 16. Я.Штетина (CZ). **Д-2/3500:** 1. Фолланд; 2.Брожек; 3. Д.Зигрис (CH); 4. Й.Петрик (CZ); 5. Х.Ирлахер (D); 6. Суккель; 7. Л.Галло; 8. Р.Павличек (оба — CZ); 9. Романизио; 10. Й.Бартош (CZ); 11. Швантес.

VII этап. Винарос, Испания, 17 июля. Д-3/3500: 1. Л.Рибейру; 2. Винсендо; 3. Бартош; 4. Гошек; 5. Р.Рибейру; 6. Уленброк; 7. А.Инаки (E); 8. Эбелер; 9. Раммель; 10. Мюкке; 11. Ф.Туле (F); 12. М.О.Родригес (E); 13. М.Х.Хесус (E); 14. М.Шевоман (D); 15. Бабака; 16. Б.Инаки (E). **Д-2/3500:** 1. Котелло; 2. Джежела; 3. Фолланд; 4. Швантес; 5. Брожек; 6. Ф.Санчес (E); 7. Х.Акуирре (E); 8. Романизио; 9. Ф.Канадо (E); 10. Л.Х.Далмау (E).

VIII этап. Бауска, Латвия, 7 августа. Д-3/3500: 1. Мюкке; 2. Гавел; 3. Винсендо; 4. Бартош; 5. Варнье; 6. Раммель; 7. Оппелаар; 8. Уленброк; 9. Ю.Вайводс (LV, BA3); 10. Гошек; 11. А.Шимаковский (BLS, "Шимаковский-B90-BA3"); 12. С.Прокопович (BLS, "Шимаковский-B88-BA3"); 13. Эбелер; 14. Лигур; 15. Ялуни; 16. Трибе. **Д-2/3500:** 1. Фолланд; 2. Романизио; 3. Брожек; 4. А.Лайпникс; 5. А.Дамбие; 6. Я.Клявиньш; 7. Л.Лайканс (все — LV, BA3-2108); 8. Буйанс; 9. А.Зебергс (LV, BA3-2108); 10. Х.Шахбазян (LV, A3ЛК-2141); 11. Г.Лайпникс; 12. И.Карклиньш (оба — LV, BA3-2108).

АНТИКРЫЛЬЯ МИ



М. МИХАЙЛОВ

Нет смысла перечислять все спортивные достижения "Альфа-Ромео". За почти 85 лет существования фирмы гигантский змей, перекочевавший на эмблему завода с герба города Милана, "отметился" едва ли не во всех автогоночных дисциплинах. Однако главные победы компании остались в прошлом, а посему хочешь не хочешь необходимо добиваться спортивного признания вновь. Имидж марки, неотделимый от гонок, все-таки обязывает.

И в начале 90-х годов все силы своего спортивного отделения "миланский змей" направил на кольцевые гонки легковых автомобилей.

Выбору "специализации", очевидно, способствовали, не зависящие от "Альфы" обстоятельства. Недавно фирму поглотил ФИАТ, а в рамках гигантского туринского концерна спортивные приоритеты давно поделены: формула 1 — вотчина "Феррари", в раллийном первенстве ужас на соперников

наводила "Лянча". Так что у миланцев выбор был невелик.

Возрождение своей гоночной репутации "Альфа-Ромео" начала с итальянского чемпионата. Не все проходило гладко, случались и провалы, но немалыми усилиями "Альфа" все же неплохо зарекомендовала себя в глазах местной публики. В 1992 году новейшая переднеприводная модель 155, сокрушив БМВ и "Пежо", стала чемпионом Италии.

"Форд" участвует в трех европейских национальных первенствах — помимо Англии и Франции, это еще немецкий кубок ADAC, — но лишь на Британских островах "Мондео" может рассчитывать на титул.

"Ниссаны-Примера" также стартуют как в ВТСС, щипают экс-пилоты Ф1 Иван Капелли и Михаэль Шумахер, но приходят ни в Германии, ни в Великобритании.



МИЛАНСКОГО ЗМЕЯ

Спустя год Милан праздновал победу в другой великой битве — немецком чемпионате легковых автомобилей (DTM), наголову разбив грозный "Мерседес-Бенц", в то время как разрозненные "частные" отряды "Альфы" сеяли панику в рядах конкурентов во Франции и Италии.

Было ясно, что достаточно одного столь же удачного сезона, чтобы превратить недавно скромную команду в непобедимый "кузовной" авторитет. Для этого необходимо было взять еще один могучий бастион — "Бритиш Туринг Кар Чемпионшип" (BTCC), прослывший в последние годы самым представительным в Старом Свете.

Впрочем, поначалу спортивная пресса будто не замечала амбициозного новичка BTCC. Куда больше разговоров было о британских планах "Мерседес-Бенца", о возвращении шведского "Волво", завязавшего деловые контакты со знаменитой командой "Том Уокиншоу Рэйсинг", о новом "желтом цыпленке" — "Рено-Лагуна", показавшем блестящие секунды в тестовых заездах.

Правда, заводская команда "Альфа-Корсе" не особенно страдала от временного отсутствия внимания. Важнее было то, что о ней вспоминали конкуренты. Фаворит первенства новозеландец Пол Радисич в задумчивости прикидывал: "Мы видели "итальянок" в Монце, и они были весьма быстры. К тому же эта "конюшня" состоит из профессионалов самого высокого уровня". Что правда, то правда: в рядах "Альфы-Корсе" были инженеры, прошедшие

школу формулы 1, да и гонщики не робкого десятка — экс-пилот Ф1 Габриэле Тарквини и экс-чемпион мира по картингу Джампьеро Симони, которому английские гоночные трассы были знакомы по первенству формулы "Форд-1600". К тому же итальянцы могли похвастать самым крупным бюджетом из всех участников чемпионата.

Однако несмотря на это, перед началом сезона многие отдавали пальму первенства сине-белому "Мондео" Пола Радисича. Не иначе припоминая триумфальный для новозеландца сезон-93, когда "киви" занял третье место в BTCC, стартовав лишь в 10 из 17 гонок, а осенью разбил всех "кузовных" асов на Кубке Вызова ФИА в Монце. Возможно, именно это вселило в сердца миланцев изрядную долю опасений, что "Альфе" просто так не одолеть "Форда". И они решились на заведомо рискованный шаг.

Легковые гоночные автомобили 2-литрового класса по своим техническим данным, как известно, весьма близки, и успех той или иной модели зависит подчас, казалось бы, от пустяковых аэродинамических или технических ухищрений. С другой стороны, 2-й гоночный класс — это практически серийные легковые автомобили, приспособленные к соревнованиям. Так что конструкторской мысли здесь, по большому счету, разгуляться негде — строгие омологационные правила не позволяют.

Однако "миланский змей" углядел-таки небольшую лазейку в техническом регламенте и, памятуя

не иначе как о присущей рептилиям верткости, решил протиснуться в нее всем "телом".

До самого последнего момента хитрость "Альфы-Ромео" держалась в строжайшем секрете, и лишь на первом этапе первенства в Тракстоне тайное стало явным. В отличие от конкурентов — а это девять знаменитейших марок мира, — автомобили которых либо совсем не оснащались задними антикрыльями ("Форд-Мондео", "Рено-Лагуна"), либо имели маленькие, чисто декоративные "крылышки" ("Пежо-405"), на пожарно-красных "альфах" красовались высокие и широкие аэродинамические профили. Хотя лидер команды Тарквини настойчиво твердил, что толку от них не так уж много, результаты говорили об обратном. "Альфы" с номерами 55 и 56 заняли первую и четвертую позиции на старте. И сама гонка прошла под знаком превосходства пилотов миланской команды — первым был Тарквини, третьим пересек линию финиша впервые участвовавший в соревновании на легковом автомобиле Симони. Правда, последний был наказан 25-секундным штрафом за "опасную езду" и опустился на 11-е место.

Все вроде бы было сделано по правилам. Омологацию прошла модель специального выпуска "155TS - Сильверстоун", выпущенная, как и полагается, в 2500 экземплярах.

Вчерашние фавориты отнеслись к такому фокусу по-разному. Джон Клееланд, пилот "Воксхолла", финишировавший в Тракстоне вторым, открыто за-

и в "ADAC Турингваген Кап", где его цвета за-
мельсались. Но успехи к японским машинам пока не

А вот "ингольштадтский экспресс" показывает одинаково успешные результаты во всех первенствах, в которых только принимает участие. На снимке команда "Ауди": слева направо — Ринальдо Капелло, Эммануэле Пирро, Ханс-Йоахим Штук, Патрик Бернхардт, Франк Биела.





ЧЕМПИОНАТ ВЕЛИКОБРИТАНИИ ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ ПОСЛЕ 9 ЭТАПОВ:

1. Г.Тарквини	I	"Альфа-Ромео-155Ts"	198
2. П.Радисич	NZ	"Форд-Мондео Si"	180
3. Дж.Клеланд	GB	"Воксхолл-Кавальер 16v"	146
4. А.Меню	CH	"Рено-Лагуна"	130
5. П.Уоттс	GB	"Пежо-405Mi16"	85



ЧЕМПИОНАТ ГЕРМАНИИ (DTM) ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ ПОСЛЕ 14 ЗАЕЗДОВ:

1. К.Людвиг	D	"Мерседес-Бенц-С180"	174
2. А.Наннини	I	"Альфа-Ромео-155V6Ti"	135
3. Й.ван Оммел	D	"Мерседес-Бенц-С180"	132
4. К.Тийм	DK	"Мерседес-Бенц-С180"	94
5. Н.Ларини	I	"Альфа-Ромео-155V6Ti"	92



ЧЕМПИОНАТ ИТАЛИИ ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ ПОСЛЕ 12 ЗАЕЗДОВ:

1. З.Пирро	I	"Ауди-80-Компетишн"	186
2. А.Тамбурини	I	"Альфа-Ромео-155Ts"	120
3. Р.Равалья	I	БМВ-318i	99
4. Ф.Джованарди	I	"Пежо-405Mi16"	94
5. Р.Капелло	I	"Ауди-80-Компетишн"	80

явил: "Это нечестно. Омологация автомобилей ограниченных серий издается над правилами класса 2!" Радисич был более спокоен: "Правила есть правила. Если вы в состоянии приспособиться к ним с максимальной выгодой, вы просто делаете это".

Но уже к следующему этапу в Брэндс-Хэтче стали известны сенсационные новости — "Форд" собирается омологировать модификацию "Мондео" с большим задним антикрылом. А пока... подает протест на использование в автомобиле "Альфа-Ромео-155TS-Сильверстоун" заднего антикрыла конфигурации, применявшейся в первых стартах сезона! Оказалось, что в серийной модификации "Альфы" специальные крепления, позволяющие увеличивать высоту антикрыла, входят в комплект оборудования, но в разобранном состоянии. Протест был удовлетворен Британским автоклубом (RAC), а также ФИА, и "Альфе" пришлось уменьшить высоту крыльев. Несмотря на это, Габриэле Тарквини выиграл четвертую кряду гонку в Снеттертоне. Тогда выяснилось, что и передний спойлер машины не соответствует установленным правилам.

Это было уж слишком: не смирившись с ролью затравленного злыми собаками зайца, "Альфа-Корсе" объявила о своем уходе из английского чемпионата. Не сказать, чтобы соперники из-за этого изрядно расстроились, скорее наоборот. Однако без участия красных итальянских автомобилей обошелся всего один этап в Оултон-Парке, на котором, кстати, впервые первенствовала новая "Рено-Лагуна" с швейцарцем Аленом Меню за рулем. А спустя две недели в Донингтоне Тарквини и Симони вновь были окружены толпой желающих получить автограф.

Тем не менее, после возвращения "Альфа-Ромео" в первенство от подавляющего преимущества команды на стартовых этапах не осталось и следа. И хотя после 14 заездов сезона Габриэле Тарквини по-прежнему впереди, Симони не входит даже в шестерку, а по крайней мере пятеро — Радисич, Меню, Клеланд и пилоты "Пежо" Патрик Уоттс и БМВ, Стив Соупер — сохраняют шансы отнять у итальянцев вождьственный титул.

Но тогда, возможно, "Альфа-Ромео" реабилитирует себя в немецком чемпионате? И здесь поначалу казалось, что все сложится благополучно для "миланского змея". В стартовом списке DTM автомобилей "Альфа-Ромео" было больше, чем "мерседесов". К тому же соперники Милана — штутгартская команда и "конюшня" Рейнольда Йоста, представляющая интересы "Опеля", — должны были столкнуться с "детскими болезнями" своих новых гоночных моделей. И точно, пока немцы приводили в порядок машины, пилот "Альфа-Ромео" с первого же этапа захватил лидерство. Правда, если в прошлом году в DTM блистал Никола Ларини, то в нынешнем победную эстафету принял Алессандро Наннини. Двойная гонка в бельгийском Цольдере — две победы Сандро. Этап в Хоккенхайме — еще один триумф итальянца. Другие пилоты "Альфы", датчанин Крис Ниссен и уже упомянутый Ларини, также отбирали победы у немецких машин. Но все же, чем дальше продолжался чемпионат, тем яснее стало вырисовываться преимущество "мерседесов" и "опелей". Они не только доминировали в квалификационных заездах, но и были быстрее в самих гонках. И если желто-белые "калибры" радовали зрителей не только высокой скоростью, но и множеством различных аварий и инциден-

тов, то пилоты многочисленных команд "Мерседеса", едва ли не с пеленок знакомых с местными трассами, вовсе стали теснить итальянцев в верхней части турнирной таблицы. Так что, судя по последним гонкам, шансов на вторую подряд корону в Германии у "Альфа-Ромео" совсем немного.

DTM часто упрекали в отсталости: мол, вся Европа уже давно перешла на серийные легковые машины класса 2, а вы все еще возитесь с первым гоночным классом. Но вышло так, что автомобили именно этой категории, только внешне напоминающие своих гражданских собратьев, и уберегли немецкий чемпионат от скандалов.

ФИА во избежание возможных трюков с омологацией во 2-м классе нанесла толстый слой косметики на старые правила: отныне для регистрации автомобиля требуется 25 тысяч серийно произведенных экземпляров модели, а омологация так называемых дополнительных устройств, наподобие злополучного крепления заднего антикрыла у "Альфа-Ромео", запрещена вовсе.

Окончательное решение по этому поводу будет вынесено на "кузовном" Кубке мира 16 октября. Пока же национальным федерациям разрешено было самостоятельно определять: принимать или же не принимать эти правила на сезон 1994 года. Но на такой шаг решилась лишь английская федерация. А вот в Италии попросту царил "антикрыльный" беспредел.

Из "большой апеннинской четверки" — "Ауди", пришедшей из французского чемпионата, БМВ, "Альфа-Ромео" и "Пежо" — лишь последняя не располагала "высоким" антикрылом. Остальные соперники по примеру "Альфа-Корсе" в Великобритании провели омологацию своих мелкосерийных "специ-

Типичная для последних стартов DTM нынешнего сезона картина: "Мерседес-Бенц" и "Опель" впереди "Альфа-Ромео".



В Донингтоне немец Мануэль Ройтер выиграл гонщика и команды "выездной" английский

ЧЕМПИОНАТ ФРАНЦИИ ПОЛОЖЕНИЕ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ ПОСЛЕ 8 ЭТАПОВ:

1. Л.Аелло	F "Пежо-405Mi16"	170
2. Я.Дальма	F "Пежо-405Mi16"	155
3. И.Мюллер	F BMB-318i	155
4. А.Кудини	F "Опель-Вектра"	140
5. Ж.-М.Гунон	F BMB-318i	89

В начале сезона в Британском чемпионате БМВ выступали весьма неубедительно. Лишь летом, когда фирма провела омологацию новой гоночной версии модели 318i, "баварские скакуны" прибавили резвости.



зовном кольце" и экс-пилота Ф3000 Лорана Аелло, который и стал прямой состязаний. Вместе с товарищем по команде Янником Дальма они добились невероятного, выиграв первые шесть этапов. Как ни старались победитель шести Гран-при Ф1 Жак Лаффит и триумфатор прошлого года "Ле-Мана" Эрик Элери из "Опеля", экс-пилот формулы 3 Иван Мюллер и гонщик "Симтека" Жан-Марк Гунон, тот же Гаш на "Мондео", в первой половине чемпионата они не могли ничего противопоставить сине-белым "Пежо-405" двух французских гонщиков. Казалось, не будет с ними славы и дальше, но тут и в местном первенстве разразился скандал.

"Пежо-Спорт", как и "Альфу" в Великобритании, обвинили в использовании якобы не отвечающего

регламенту переднего спойлера. Ну а пока суд да дело, такой же установил на свои машины БМВ, и... Иван Мюллер выиграл две гонки подряд и теперь с отставанием в 15 очков от лидера чемпионата Аелло делит второе место с Дальма. И что будет дальше — неизвестно.

Однако абсолютно ясно, что вся эпопея с антикрыльями не только не принесла "Альфа-Ромео" желаемого преимущества, но и спутала игру многим фаворитам. А Международной федерации придется еще попотеть над приведением правил гонок легковых автомобилей в надлежащий порядок, если она, конечно, не хочет, чтобы скандалы и склоки, связанные с антикрыльями и спойлерами, отразились на популярности этих соревнований.

	Рабочий объем см³	Число цилиндров/ клапанов	Мощность л. с./ макс. крутящий момент, Н·м	Привод	Снаряженная масса	Класс
"Ауди-80-Компетишн"	1998	4/16	285/250	полный	1050	2
"Ниссан-Примера 2.0GT"	1998	4/16	275/240	передний	950	2
"Альфа-Ромео-155Ts"	1995	4/16	270/280	передний	950	2
"Мерседес-Бенц-С180"	2499	6/24	св. 400/300	задний	1000	1
"Опель-Калибра"	2497	6/24	420/280	полный	1040	1
"Альфа-Ромео-155V6Ti"	2498	6/24	440/295	полный	1040	1
BMB-318i	1996	4/16	280/240	задний	1050	2

ую для "Опеля" гонку DTM. К несчастью не входил в зачет чемпионата.



Лишь на первых тестах "мерседесы" щеголяли классическим серебристым окрасом. Для гонок многочисленные спонсоры подобрали им более пестрые платья.



ЗА ЯВНЫМ ПРЕИМУЩЕСТВОМ...

Возможно, чемпионат Европы по ралли является самым сумбурным гоночным мероприятием в Старом Свете: более 50 этапов первенства (каждую неделю по ралли!), совпадающие даже порой по срокам, расписаны по всем закоулкам Европы. Понятно, что даже самые сильные и богатые гонщики не в состоянии стартовать во всех состязаниях чемпионата. Этого, правда, и не требуется. Ведь каждому европейскому ралли в соответствии с его престижем и популярностью присвоен коэффициент, на который умножаются очки, полученные гонщиками на этапе. Так что за победу в одном европейском ралли вы можете получить 400 очков (если коэффициент 20), а в другом — всего сорок (если коэффициент 2). Так что чемпионом Европы, в принципе, можно стать, принимая участие всего в семи-восьми ралли, разумеется, с высоким коэффициентом. Что ведущие пилоты первенства с успехом практикуют не один год.

В нынешнем сезоне на раллийный титул старушки-Европы реально претендует, пожалуй, только Патрик Снийерс на "Форд-Эскорте". Однако можно вспомнить, что в 89-м, находясь в подобной ситуации, бельгиец в конце концов стал вторым в чемпионате, совсем немного уступив "Лянче"

Ива Лубэ. 44-летний Патрик был вице-чемпионом и в прошлом сезоне.

Бельгийский гонщик отсутствовал на греческом ралли "Эльпа" с наивысшим коэффициентом 20, но именно там чемпионство Снийерса стало почти решенным делом. Главный конкурент Патрика — итальянец Ванио Паскуали сошел с дистанции греческой гонки, чем не преминул воспользоваться его соотечественник Серджо Пьянеццола на "Лянча-Дельте", выигравший ралли и вышедший на третье место в чемпионате.

Но, думается, ни Паскуали, ни тем более Пьянеццола уже не могут потревожить лидирующую позицию Снийерса. До конца чемпионата Европы пройдут всего лишь два ралли с коэффициентом 20. Шансы преследователей экипажа Снийерс/Келебундерс на корону победителей чрезвычайны малы.



Чемпионат Европы по ралли:

1. Снийерс — 1800 очков; 2. Паскуали (I) — 960; 3. Пьянеццола — 860; 4—5. Ф. Шатрио (F, "Тойота-Селика-4WD"), Д. Дюпинг (D, "Форд-Эскорт-RS-Косворт") — по 600; 6—7. П. Лиатти (I, "Субару-Импреза"), Дж. Кунико (I, "Форд-Эскорт-RS-Косворт") — по 560.



ПЕРВАЯ ПОБЕДА БУЙОНА

Международный чемпионат Ф3000, который долгое время считали, да и продолжают считать своеобразной школой пилотов Ф1, все больше напоминает пересдачу проваленного экзамена нерадивыми учениками, желающими всеми правдами и неправдами перейти в следующий гоночный класс. Ведь все наиболее талантливые и ода-

ренные, как правило, попадают в формулу 1, минуя ступень формулы 3000. Примером могут послужить Сенна, Прост, Хаккинен, Мэнселл, Ферстаппен, Шумахер.

Воспользовавшись этим, в международное первенство прорвались многие середняки, карьеру которых никак не назовешь блестящей.

Один из лидеров чемпионата, Жиль де Ферран, два года назад выигравший британскую формулу 3, — редкое исключение. Да и он за второй сезон выступления в международном чемпионате ничего из ряда вон выходящего не достиг.

А потом в Ф3000 вновь наметилась

безрадостная тенденция повышения возраста участников. Тому же де Феррану — 25 лет, чемпиону французской Ф3 1992 года Франку Лагорсу и Винченцо Соспири — по 26.

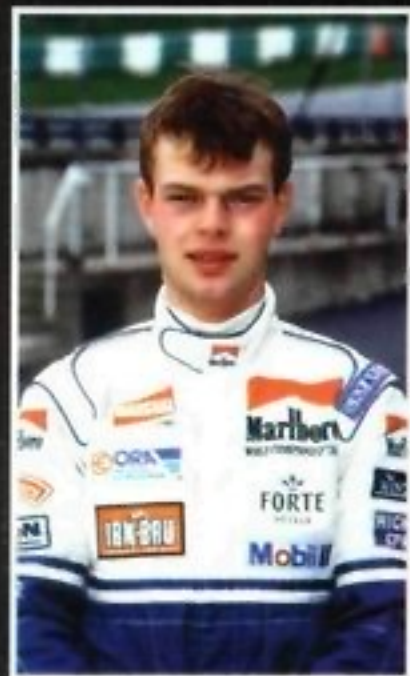
Так что к молодым талантам можно отнести лишь француза Жана-Кристофа Буйона, победителя национального первенства формулы "Форд". Внешне смахивающему на Алена Проста, Буйону 23 года, но его нынешним результатам может позавидовать иной более титулованный старожил Ф3000. Жан-Кристоф с большим преимуществом выиграл шестой этап первенства, проходивший под проливным дождем в бельгийском Спа в рамках Гран-при Ф1, и теперь занимает третью строчку в турнирной таблице.



Формула 3000

6 этап. Спа-Франкоршам. 27 августа: 1. Ж.-К. Буйон; 2. Д. Коттаз (оба — F, "Рейнард-94D-Косворт"); 3. К. Брак (S, "Рейнард-94D-Джадд"); 4. Г. Гомез (F, "Рейнард-94D-Косворт"); 5. Ж. де Ферран (BR); 6. Ф. де Симоне (I, оба — "Рейнард-94D-Джадд").

Личный зачет: 1—2. Лагорс, де Ферран — по 28; 3. Буйон — 18; 4. В. Соспири (I) — 16; 5. М. Палис — 12; 6. Коттаз — 11.



«Поверьте, Ян — такой же талантливый парень, каким был Айртон Сenna», — хитро улыбался Джеки Стюарт. Так, похоже, и есть на самом деле. Если вы не доверяете авторитету трехкратного чемпиона мира, то вам придется довериться фактам, которые убедительно доказывают феноменальный талант парня родом из датского Роскилле.

Судите сами. В 17 лет Ян стал чемпионом мира по картингу в формуле К. Спустя три года

датчанин занимает четвертое место в Евросерии формулы «Опель-Лотос». А теперь, вскоре после своего 21-го дня рождения, Магнуссен выиграл британское первенство Ф3. И как выиграл! Став чемпионом за две гонки до окончания национальной серии, Ян уже первенствовал в двенадцати заездах и опередил победителя Еврочемпионата формулы «Опель-Лотос» прошлого года бельгийца Винсента Радермека почти на сто очков.

Для сравнения — Келвин Берт, выигравший английскую формулу 3 в прошлом сезоне, одержал 9 побед на этапах, а его отрыв от второго призера составил 25 очков.

Неудивительно, что незаурядные способности Магнуссена оценили на самом высоком уровне. Еще до своего «чемпионского уик-энда» в Сильверстоуне Ян официально стал тест-пилотом самого «Мак-Ларена».

Чемпионат Великобритании Ф3

15-й заезд. Сильверстоун, 29 августа: 1. Я. Магнуссен (DK, «Даллара-394-Муген-Хонда»); 2. М. Гуэйро (BR, «Даллара-394-Воксхолл»); 3. Р. Россз (BR); 4. Ж. Дюфур (F); 5. Г. Рис (GB); 6. В. Радермекер (В, все — «Даллара-394-Муген-Хонда»). 16-й заезд: 1. Магнуссен; 2. Россз; 3. Рис; 4. Д. Морелли (GB, «Даллара-394-ФИАТ»); 5. Гуэйро; 6. Радермекер.

Личный зачет: 1. Магнуссен — 268 очков; 2. Радермекер — 170; 3. Рис — 150; 4. Д. Франкитти (GB, «Даллара-394-Муген-Хонда») — 115; 5. Россз — 110; 6. Гуэйро — 105.

КАМЕНЬ В БЫСТРОЙ ТРАВЕ

Спидвей. Травяной трек

Чемпионат Европы

Финал, 17 июля, Клоппенбург, Германия:

1. Р. Барт (D, GM); 2. А. ван дер Хелм (NL, «Ява»); 3. С. Скоуфилд (GB, GM); 4. З. Шнейдервинд (CZ, «Ява»); 5. С. Тресаррье (F, «Ява» и GM); 6. Д. Конради (D, «Ява»).

Сильнейшие гравевики мира по-разному готовились к главной гонке сезона — финалу чемпионата мира. Одни принимали участие в матчевых встречах национальных команд, другие предпочли напряженные битвы в английском, польском, скандинавском первенствах. А вот победитель мирового полуфинала поляк Томаш Голлоб решил поехать в немецкий городок Клоппенбург, где проходил финал чемпионата Европы по гонкам на травяном треке.

Но «тренировка» оказалась неудачной — камень, вылетевший из-под колеса, попал Томашу в лицо. И хотя обош-

лось, к счастью, без серьезных последствий, выше седьмого места Голлоб подняться не сумел. А лучшим на 900-метровом треке, который, кстати, считается самым быстрым в мире, оказался немец Роберт Барт, в третий раз ставший чемпионом Европы. Для определения же серебряного и бронзового призеров пришлось проводить дополнительный заезд между победителем европейского первенства-92 Анне ван дер Хелмом из Нидерландов, англичанином Стивом Скоуфилдом, вице-чемпионом далекого 1984 года и чехом Зденеком Шнейдервиндом.

СТРОГИЙ ДЯДЯ ПРЕЗИДЕНТ



«Я — против проведения чемпионата мира среди юниоров. Вряд ли, погоня за престижным титулом пошла бы детям на пользу», — так еще совсем недавно рассуждал президент Международной комиссии по картингу Эрнест Бюзер. Однако стремление самих мальчишек выяснить отношения на высшем уровне, а также несомненная заинтересованность фирм — производителей картов привлечь юные дарования, оказались сильнее. Компромисс был найден. СИК организовала-таки всемирные юношеские со-

ревнования в двух категориях, лукаво назвав их Кубком пяти континентов и Трофеем радуги. В первых состязаниях участвуют ребята в возрасте 15—16 лет, во вторых — те, кому еще не исполнилось пятнадцати.

Понятно, что о каких-либо традициях в этих гонках, появившихся совсем недавно, говорить еще рано. Однако своих героев они уже имеют. Точнее, героя — итальянца Джорджо Пантано (на снимке). В прошлом году он выиграл Трофей радуги, а в нынешнем, перейдя в другую возраст-

ную категорию, победил и в Кубке пяти континентов.

Любопытно, что в итальянский городок Угенто приезжал со своим папой и русский мальчишка Саша Кузьмин. Однако очень серьезные дяди из СИК не допустили нашего паренька до старта, сославшись на то, что он не участвовал весной в аналогичных европейских состязаниях в Португалии. Никакие рассказы о том, что получение вовремя визы в эту страну для российских граждан равносильно покорению Эвереста, господина Бюзера не убедили.

Угенто (Италия). 16 июля. Класс «Интерконтиненталь А»/«Юниор». Кубок пяти континентов: 1. Дж. Пантано (I, CRG/«Парилла»/«Bega»); 2. А. Мюллер (D, CRG/«Парилла»/«Bega»); 3. Ф. Клоостерман (I, «Бирель»/«Парилла»/«Bega»); 4. А. Симонсен (DK, «Кали»/«Парилла»/«Bega»); 5. М. Густофссон (S, «Свисс-Этлесс»/«Парилла»/«Bega»); 6. А. Сферелла (I, «Топкарт»/«Комер»/«Bega»).

Трофей радуги: 1. А. Гарсиа (E, «Мач-1»/«Парилла»/«Bega»); 2. М. Грассотто (I, CRG/«Парилла»/«Bega»); 3. М. Павлович (I, CRG/«Комер»/«Bega»); 4. А. Лур (I, CRG/«Парилла»/«Bega»); 5. Х. Цволсман (NL, CRG/«Парилла»/«Bega»); 6. А. Трессино (I, «Тибикарт»/«Парилла»/«Bega»).

КОШКИ-МЫШКИ ОТ ВЕЛИКИХ



Роджер Пенске

Вы когда-нибудь видели, как играет пойманной мышью сытая кошка? Схватит, отпустит, довольно зажмурится, предоставив обезумевшей от ужаса жертве на секунду-другую почувствовать себя свободной, и вновь выпустит страшные когти. Нечто подобное происходило в июле—августе на трассах американского чемпионата CART. В роли бессердечного хищника выступали пилоты команды "Пенске", а их жертвой выпало стать... всем остальным гонщикам первенства.

"Победа Майкла Андретти в Торонто и мой сегодняшний "поул" вселяют в меня необыкновенный оптимизм, — во время субботней встречи с журналистами в пресс-центре "Мичиган Интернешнл Рэйсуэй" Найджел Мэнселл сиял как новый самовар. — Похоже, именно сейчас мы стали догонять, а ребята из "Пенске" столкнулись с большими трудностями".

Действительно, результаты квалификационных заездов десятого этапа CART, проходившего в Бруклине, небольшом городке штата Мичиган, что распо-

ложился как раз посредине между тремя Великими американскими озерами, говорили именно об этом. Первые пять мест на старте заняли автомобили, оснащенные моторами "Косворт". Лишь шестым был "Пенске-Илмор". Но какой! Всех трех "парней седого Роджера" обошел швед Стефан Юханссон из команды "Инди Ридженси" на прошлогодней модели "Пенске"! Эмерсон Фиттипальди, лучший из "конюшни" красно-белых, недоуменно крутил головой: "Не пойму, что имеют "косворты", чего не имеем мы..."

Трудно сказать, насколько искренним было недоумение бразильца, но понять его можно. Именно в Бруклине мощность мотора имеет очень большое, едва ли не решающее значение. "Мичиган Интернешнл" — самая быстрая гоночная трасса в мире. Год назад именно здесь Марио Андретти установил высшее достижение для кольцевых автодромов, пройдя две мили бруклинского овала на 376,948 км/ч.

Однако наряду с огромными скоростными возможностями, которые обеспечивают два очень крутых виража (с разными углами наклона), этот трек обладает еще и весьма дурным "характером". "Узнаю Мичиган, — усталое улыбка после первого дня тренировок Майкл Андретти. — Говорят, за тот год, что меня здесь не было, покрытие улучшили. Но, по-моему, трек остался таким же неровным, каким был". "Совершенно сумасшедшая трасса, — вторил ему Мэнселл. — Она гораздо требовательнее, чем в Индианаполисе. А когда вы почти на четырехстах километрах в час налетаете на неровности, машина летит по воздуху пятьдесят метров!"

Первым ощутил на себе все прелести бруклинской "стиральной доски" Алессандро Дзампедри. В самом начале квалификации его "Лола" врезалась в стену в третьем повороте. 15 минут понадобилось бригаде спасателей, чтобы выволить итальянца из-под обломков. Но гонщик был в сознании, и поначалу казалось — отделался лишь небольшой царапиной на руке. Однако уже в больнице выяснилось, что последствия аварии гораздо серьезней — перелом шейки бедра и повреждения печени.

Не успели еще довезти итальянца до больницы, как не удержал свою "Лолу" на неровном полотне трека и врезался в стену во втором повороте 26-летний экс-чемпион Транс-Ам Скотт Шарп. К счастью, врачи

ему не понадобились — американец выбрался из разбитой машины невредимым.

И в самой гонке дурной нрав "Мичиган Интернешнл Рэйсуэй" проявился вовсю. Давненько зрители гонок "индикаров" не видели такого числа аварий, поломок, неожиданных смен лидеров. Достаточно сказать, что до финиша добрались лишь восемь автомобилей. При этом один из них — "Лола" Марко Греко — отстал на 55 кругов, а у машины Хиро Мацуситы за полкруга до финиша заглох мотор. Кроме того, из пяти пилотов, которым удавалось вести гоночный караван, финишировать сумел лишь один.

Неприятности лидеров начались на 27 круге. "Это был самый страшный момент в моей карьере, — признался после гонки Мэнселл. — На скорости 386 км/ч вы в затылок другому парню на полном газу входите в поворот, и в это время "западает" педаль газа..." Каким-то чудом экс-чемпиону мира удалось избежать аварии, сбросить скорость и заехать в боксы. А через восемь кругов он отстегнул руль и выбрался из кокпита, не рискуя продолжать гонку. "Просто невозможно управлять автомобилем на таких гигантских скоростях. Это слишком, слишком опасно, — повторял англичанин оказавшимся тут как тут тележурналистам. — И все же я здорово ехал, лидировал и был абсолютно счастлив!"

Эстафету у Найджела принял Майкл Андретти. Накануне он говорил: "Я не знаю, чем кончится для нас завтрашняя гонка. Но это будет ключевой этап чемпионата. Если мне удастся победить, а ребята из "Пенске" проедут плохо, можно будет подумать и о чемпионском титуле". Американец лидировал сорок кругов, мчался на невероятной скорости, показал лучшее время круга, оторвался от ближайшего преследователя более чем на 13 секунд. Трудно было отделаться от ощущения, что красно-черный "Рейнард" с желтой восьмеркой на носу, словно безумная мышка, вырвался-таки из смертельных объятий кошки. Но на 67 круге страшные когти дали о себе знать.

Отстававший к тому времени уже



ОЗЕР ДО ОКЕАНА

А. МЕЛЬНИК

на два круга Пол Трейси неудачно сманеврировал перед самым носом лидера в конце длинной дуги, заменяющей в Бруклине прямую старт-финиш. Андретти пришлось резко тормозить. "Рейнард", потеряв управление, подпрыгнул на очередной "кочке" и, стремительно поднявшись по виражу, врезался в бетонную стену.

"Какая жалость! Нам удалось идеально настроить машину, она бежала просто восхитительно. Эх, мне бы еще сантиметров 60, и я сумел бы увернуться от стены..." — пока расстроенный Майкл делился с журналистами в боксах своей досадой, точно такой же пируэт совершил бело-голубой "Рейнард" Жака Вильнева. К счастью, 23-летний канадец, Новичок года "Инди-500" и наиболее вероятный кандидат на это звание по итогам всего сезона, как и американец, отделался легким испугом.

А неудачи продолжали сыпаться на головы пилотов. Загорелся в боксах "Рейнард" Андриана Фернандеса. 29-летний мексиканец, выступающий за одну из лучших команд чемпионата "Голлз Рэйсинг Интернешнл", слишком рано рванул из пит-лейна: механик еще не успел отсоединить заправочный шланг, и тот разорвался. Пожар, особенно жуткий тем, что пламени не было видно — "индикары" заправляют метанолом, а он горит бесцветно — полыхал несколько секунд (между прочим, это произошло через четыре с небольшим часа после того, как в "Хоккенхайме" горел Йос Ферстаппен). Фернандес и его заправщик Уэйн Силмен с небольшими ожогами отправились в медпункт.

Вскоре то же самое едва не приключилось с Марио Андретти. К счастью, 54-летнему гонщику вовремя удалось затормозить. Но в этот самый момент с мотором его "Лолы" что-то произошло, и экс-чемпион мира вынужден был закончить 67-ю и последнюю в своей индикаровской карьере 500-мильную гонку, сойдя со второго места.

И только эта череда несчастий и поломок вывела, наконец, в первые ряды гонщиков "Пенске". Они долго игрались оставшимися немногими "мышками". Но на 226 круге последний из опасных соперников, бразилец Рауль

Боэзел из команды Дика Саймона сошел, и "хищник" мог позволить себе расслабиться. Ведь ни один из оставшихся к тому времени на трассе пилотов ни на что уже не претендовал в общем зачете чемпионата.

Вот как получилось, что Скотт Гудьир, отстававший после двух третей дистанции на два круга (на 170-м у него кончился бензин, и почти полкруга канадец катился в боксы с замолкшим мотором!) во второй раз выиграл 500-мильную гонку в Бруклине. Ари Линдик и вовсе отставал на четыре круга, но тем не менее умудрился занять второе место. А Доминик Добсон, Марк Смит, Хиро Мацусита, единственный темнокожий пилот чемпионата Уилли Т. Риббз и Марко Греко показали лучшие в своей "инди" — карьере результаты.

"Я сегодня был далеко не самым быстрым, — едва выбравшись из объятий механиков команды Кенни Бернштейна, так соскучившимся по победам, признался Гудьир. — Если бы кто-нибудь из лидеров не сошел, не видать мне победы. Но выигрывает тот, кто доходит до конца". До конца. Из школьного учебника мы знаем, что бывают пирровы победы. Проигрыш в Бруклине, похоже, стал для соперников "Пенске" пирровым поражением.

Это выяснилось уже в первый день квалификационных заездов 11 этапа CART. Лучшее время показал "маленький Ал" Анзер, всего 0,035 секунды уступил ему Трейси и 0,043 — Фиттипальди. А вот Майкл Андретти, до своего прошлогоднего экскурса в формулу 1 трижды подряд выигрывавший здесь "поул", как ни стремился продолжить приятную традицию, оказался лишь на восьмом месте. Мэнселл, уступив почти полсекунды, показал четвертое время и выглядел удрученным: "Я сделал все что мог. Чтобы быть первым на старте, нужно завтра проехать на секунду быстрее. Полсекунды — может быть, но вот секунда... Не знаю, не знаю". Словом, "мышки" заметно выдохлись, от двухнедельной давности эйфории не осталось и следа.

А в субботу пилотам "Пенске" помогла сама судьба — пошел дождь, и улучшить вчерашние результаты нечего было и думать. "На-

деялся ли я на дождь? — улыбался Анзер вечером. — Это еще мягко сказано! С самого утра я все уши этим прожужжал моей жене Шелли и дяде Бобби".

Все те же кошки-мышки! Да, конечно, на "Мид-Огайо Спортс Кар Корс" — необычайно живописной гоночной трассе с 13 поворотами, где этап CART проводится с 1980 года, стартовая позиция чрезвычайно важна. Несмотря на достаточную ширину и наличие трех прямых, обгонять здесь архисложно. Но всем, кому довелось увидеть эту гонку, прославляющую один из известных сортов американского пива, пришлось бы согласиться — слова "маленького Ала" были рисовкой. Ему некого было опасаться, кроме своих товарищей по команде. Да и на тех, как выяснилось, нашлась управа.

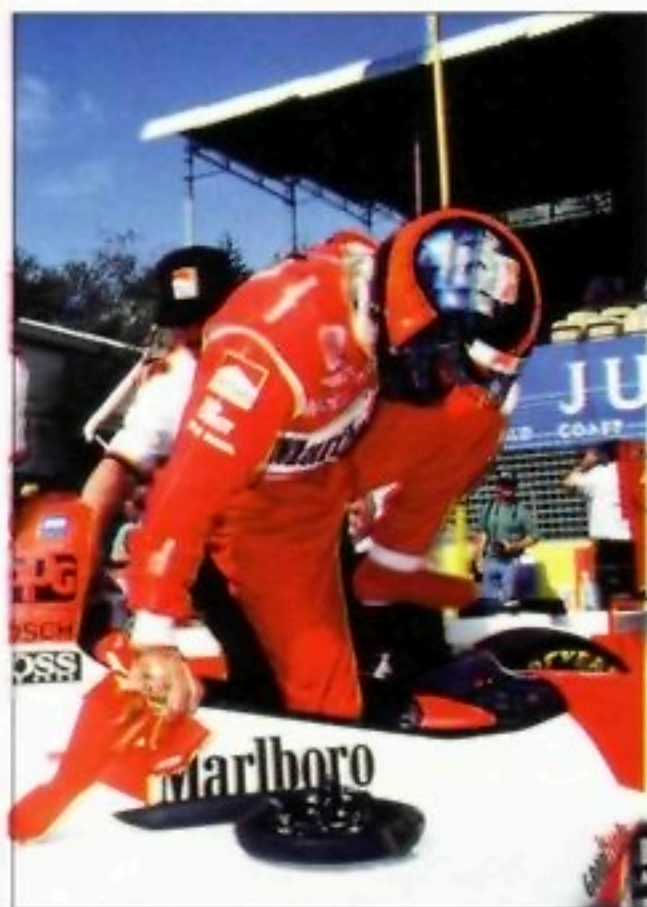
Город Лексингтон, в предместье которого построена трасса "Миллер Дженьюин Драфт 200", расположен посреди обширных полей и тучных пастбищ самого фермерского края Америки. Окружающие ее холмы тут и там венчают цилиндры элеваторов, по окрестным дорогам не спеша плывут комбайны. Между прочим, именно здесь происходит действие рассказа О. Генри "Поросычья этика", в котором героя обвел вокруг пальца его молодой коллега. Нужно же было такому случиться, чтобы почти через девяносто лет в Лексингтоне, в который вновь "со всей округи собралась деревенщина и попирала самодельными сапожками бельгийские торцы мостовой", опять "подложили свинью" одному из гостей города. На этот раз пострадавшим оказался сам "молодой коллега" — младший член "банды седого Роджера" Пол Трейси.

Как ни радовался дождю Анзер, сохранять лидерство в гонке ему удалось лишь до второго поворота. Вперед вырвался Трейси,





Когда два года назад Скотт Гудьир выиграл 500-мильные состязания в Бруклине, он стал первым канадцем, победившим на треке за рулем "индикара". Но даже вторая победа в "Марлборо-500" не уберегла 34-летнего пилота от гнева владельца команды. Теперь Гудьiru предстоит подыскивать себе новое место.



Неувядаемое мастерство Эмерсона Фиттипальди продолжает восхищать болельщиков. В борьбе с 41-летним Мэнселлом, 32-летним Анзером и 25-летним Трейси в свои 47 лет двукратный чемпион мира выглядит так же свежо, как во время схваток со Стюартом, Лаудой, Хантом два десятка лет назад.

недвусмысленно дав понять, что роль "младшенького" в команде его несколько не устраивает. Он уступил лидерство только на время дозаправки и смены шин и на протяжении более чем 50 кругов возглавлял гоночный караван, обойдя на круг и более всех участников, кроме Анзера, Фиттипальди и Робби Гордона. "Я висел у него на хвосте, это правда, — сказал после финиша Анзер. — Но моей машины хватало только на то, чтобы держаться за ним. Обойти канадца я вряд ли бы сумел".

Но тут, на 51 круге, пытаясь обогнать Вильнева, не удержал свой желтый "Рейнард" и вылетел на песок полосы безопасности Тео Фаби. В формуле 1 в таких случаях автомобиль немедленно убирают подъемным краном, не создавая никаких препятствий гонщикам на трассе. В Америке все сложнее. На дорожку немедленно вырулил эвакуационный пикап, какие орудуют на обычных хайвеях, и приступил к сложной операции по удалению машины итальянца из опасного места. Судьи тем временем вывесили перед поворотом желтые флаги.

В этот момент к месту аварии на полной скорости подъехали Гордон, Трейси и Анзер. Шедший первым американец резко затормозил, задние колеса его "Лолы" занесло, и она едва не врезалась в стоящий на трассе грузовик. Трейси же сумел удержаться внутри поворота и, естественно, обошел Гордона. И тут же был... наказан штрафом "стоп энд гоу" за обгон под желтым флагом!

"Вот уж не думал, что такая ситуация может стать предметом спора, — говорил расстроенный канадец перед телекамерой полчаса спустя. — Я же вовсе не стремился его обогнать. Но что мне оставалось делать? Вылететь с трассы, чтобы не обойти Робби? Или ударить по тормозам, чтобы сзади в меня воткнулся Анзер?"

Пол попытался поговорить с судьями, но те даже не стали его слушать, оставив свое решение в силе. А "маленький Ал" — довольный и счастливый, что одержал шестую в сезоне победу — и не подумал посочувствовать товарищу по команде: "Неудача Пола стала моей удачей. А победа есть победа и ничего больше". Что и говорить, по меткому выражению замечательного американского писателя — "пороссячья этика".

Но как бы там ни было, в Лексингтоне Роджер Пенске праздновал третью в сезоне тройную победу своей команды. И в городок Лаудон, что в штате Нью-Гэмпшир, недалеко от атлантического побережья, на самом северо-востоке США, Анзер, Фиттипальди и Трейси приехали безоговорочными лидерами. Удрученные постоянными победами красно-белых, многие руководители команд решили заняться "кадровым вопросом". Стало известно, что вынуждены будут покинуть свои команды Гудьир и Фаби. 39-летний итальянец, бывший пилот "Бенеттона" формулы 1, вице-чемпион CART 1983 года и победитель пяти гонок "индикаров", показав в пятницу в Лаудоне второе время, раздраженно заметил: "Я полтора года езжу за команду Джима Холла, а результата все нет. Мы постоянно выясняем, в чем проблема. Я очень рад, что доказал сегодня — она не во мне".

Нескончаемые неудачи вывели из себя и Бобби Рейхола. Трехкратный чемпион CART заявил, что по окончании сезона отказывается от

MARLBORO 500

10 этап Бруклин, США 31 июля

1.	С.Гудир	CDN	Lola T94/07 Cosworth	12	3:07.44.089
2.	А.Линдик	NL	Lola T94/07 Ilmor	26	—1 кр.
3.	Д.Добсон	USA	Lola T94/07 Cosworth	9	—2 кр.
4.	Т.Фаби	I	Reynard 941 Ilmor	8	—4 кр.
5.	М.Смит	USA	Lola T94/07 Cosworth	25	—10 кр.
6.	Х.Маусигта	J	Lola T94/07 Cosworth	20	—11 кр.
7.	У.Т.Рибба	USA	Lola T93/07 Cosworth	23	—14 кр.
8.	А.Анзер-мл.	USA	Penske PC23 Ilmor	14	—19 кр.
9.	Р.Боззел	BR	Lola T94/07 Cosworth	2	—25 кр.
10.	Э.Фиттипальди	BR	Penske PC23 Ilmor	7	—41 кр.
11.	М.Греко	BR	Lola T94/07 Cosworth	15	—55 кр.
12.	С.Шарп	USA	Lola T94/07 Cosworth	18	—55 кр.

Сошли:	Место на	Причина:
КРУГ:	старте:	
182	Р.Гордон	USA Lola T94/07 Cosworth 4 мотор
176	С.Юханссон	S Penske PC22 Ilmor 6 мотор
160	М.Гужельмин	BR Reynard 941 Cosworth 16 авария
150	П.Трейси	CDN Penske PC23 Ilmor 11 топлив.сист.
138	Дж.Вуд	USA Lola T93/07 Chevrolet 28 перегрев
121	Марио Андретти	USA Lola T94/07 Cosworth 5 мотор
116	Р.Бентли	CDN Lola T92/01 Chevrolet 27 мотор
76	Ж.Вильнев	CDN Reynard 941 Cosworth 10 авария
67	Э.Чивер	USA Lola T94/07 Cosworth 19 эл.сист.
66	Майкл Андретти	USA Reynard 941 Cosworth 3 авария
64	А.Фернандес	MEX Reynard 941 Ilmor 13 пожар
55	Б.Лазьер	USA Lola T93/07 Chevrolet 21 эл.сист.
48	Дж.Вассер	USA Reynard 941 Cosworth 17 колесо
35	Н.Мэнселл	GB Lola T94/07 Cosworth 1 трос газа
24	М.Грофф	USA Lola T94/07 Honda 22 сцепление
9	Б.Рейхол	USA Lola T94/07 Honda 24 топлив.насос

Длина круга: 3218 м. Кругов: 250. Дистанция: 804,5 км. "Площ-позишн": 30,804 (376,155 км²).

Лидеры: Мэнселл — 1—26; Майкл Андретти — 27—66; Гудир — 67; Боззел — 68—120; Анзер — 121—124; Боззел — 125—158; Анзер — 159—164; Гудир — 165—169; Анзер — 170—191; Боззел — 192—224; Анзер — 225—230; Гудир — 231—250. "Плейс-кар": 25—31; 67—74; 77—87; 90—96; 125—131; 183—190; 196—204; 231—234.

MILLER GENUINE DRAFT 200

11 этап Лексингтон, США 14 августа

1.	А.Анзер-мл.	USA	Penske PC23 Ilmor	1	1:40.59.000
2.	П.Трейси	CDN	Penske PC23 Ilmor	2	—1,600
3.	Э.Фиттипальди	BR	Penske PC23 Ilmor	3	—32,561
4.	Р.Гордон	USA	Lola T94/06 Cosworth	10	—1 кр.
5.	Майкл Андретти	USA	Reynard 941 Cosworth	8	—1 кр.
6.	А.Фернандес	MEX	Reynard 941 Ilmor	14	—1 кр.
7.	Н.Мэнселл	GB	Lola T94/06 Cosworth	4	—1 кр.
8.	Р.Боззел	BR	Lola T94/06 Cosworth	17	—1 кр.
9.	Ж.Вильнев	CDN	Reynard 941 Cosworth	6	—1 кр.
10.	Марио Андретти	USA	Lola T94/06 Cosworth	15	—1 кр.
11.	С.Шарп	USA	Lola T94/06 Cosworth	18	—1 кр.
12.	С.Юханссон	S	Penske PC22 Ilmor	21	—2 кр.
13.	А.Линдик	NL	Lola T94/06 Ilmor	28	—2 кр.
14.	Дж.Вассер	USA	Reynard 941 Cosworth	12	—2 кр.
15.	Д.Добсон	USA	Lola T94/06 Cosworth	20	—2 кр.
16.	Д.Сикаттарелла	I	Lola T94/06 Cosworth	16	—2 кр.
17.	Э.Чивер	USA	Lola T94/06 Cosworth	23	—3 кр.
18.	Х.Маусигта	J	Lola T94/06 Cosworth	26	—3 кр.
19.	М.Бальди	I	Lola T94/06 Cosworth	27	—3 кр.
20.	М.Смит	USA	Lola T94/06 Cosworth	19	—3 кр.
21.	Т.Фаби	I	Reynard 941 Ilmor	13	—4 кр.
22.	С.Гудир	CDN	Lola T94/06 Cosworth	11	—7 кр.
23.	П.Джонстон	USA	Lola T93/06 Honda	24	—7 кр.

Сошли:	Место на	Причина:
КРУГ:	старте:	
59	К.Бурбонна	CDN Lola T93/06 Ilmor 25 мотор
55	М.Гужельмин	BR Reynard 941 Cosworth 5 КТ
47	М.Грофф	USA Lola T94/06 Honda 9 мотор
46	Б.Рейхол	USA Lola T94/06 Honda 7 мотор
4	У.Т.Рибба	USA Lola T94/06 Cosworth 22 КТ

Не прошли квалификацию:	Место на	Причина:
КРУГ:	старте:	
Б.Лазьер	USA	Lola T93/06 Chevrolet 1.12.597
Р.Бентли	CDN	Lola T92/00 Chevrolet 1.13.209
М.Греко	BR	Lola T94/06 Cosworth 1.14.145
Дж.Вуд	USA	Lola T94/06 Chevrolet 1.15.216

Длина круга: 3620 м. Кругов: 83. Дистанция: 300,46 км. "Площ-позишн": 1.07.773 (192,338 км²).

Лидеры: Трейси — 1—27; Фиттипальди — 28—29; Трейси — 30—58; Анзер — 59—83. "Плейс-кар": 65—67.

SLIKE 50

12 этап Лаудон, США 21 августа

1.	А.Анзер-мл.	USA	Penske PC23 Ilmor	10	1:43.31.594
2.	П.Трейси	CDN	Penske PC23 Ilmor	4	-0.880
3.	З.Фиттипальди	BR	Penske PC23 Ilmor	1	-1.750
4.	Р.Боззел	BR	Lola T94/07 Cosworth	2	-2 кр.
5.	Майкл Андретти	USA	Reynard 941 Cosworth	17	-2 кр.
6.	Д.Добсон	USA	Lola T94/07 Cosworth	6	-3 кр.
7.	Дж.Вассер	USA	Reynard 941 Ilmor	12	-5 кр.
8.	А.Фернандес	MEX	Reynard 941 Ilmor	8	-5 кр.
9.	Б.Рейхол	USA	Lola T94/07 Honda	19	-7 кр.
10.	У.Т.Риббс	USA	Lola T94/07 Cosworth	24	-8 кр.
11.	С.Гудыр	CDN	Lola T94/07 Cosworth	23	-8 кр.
12.	М.Смит	USA	Lola T94/07 Cosworth	15	-8 кр.
13.	Р.Гордон	USA	Lola T94/07 Cosworth	13	-9 кр.
14.	М.Гужельмин	BR	Reynard 941 Cosworth	28	-12 кр.
15.	Дж.Анзер	USA	Lola T93/07 Cosworth	25	-15 кр.
16.	М.Греко	BR	Lola T94/07 Cosworth	22	-16 кр.

Сошли	Место на	Причина:
Круг:	старте:	
153 Х.Маусонга	J	Lola T94/07 Cosworth 21 мотор
127 Н.Манселл	GB	Lola T94/07 Cosworth 3 рул.упр.
107 Марио Андретти	USA	Lola T94/07 Cosworth 5 авария
88 Т.Фаби	I	Reynard 941 Ilmor 7 мотор
63 З.Чивер	USA	Lola T94/07 Cosworth 14 подвеска
37 Р.Бентли	CDN	Lola T92/01 Chevrolet 27 рул.упр.
16 С.Юханссон	S	Penske PC22 Ilmor 9 рул.упр.
12 С.Шарп	USA	Lola T94/07 Cosworth 18 авария
12 М.Грофф	USA	Lola T94/07 Honda 20 авария
0 Ж.Вильнев	CDN	Reynard 941 Cosworth 11 авария
0 А.Линдик	NL	Lola T94/07 Ilmor 16 авария

Не стартовали:			
Б.Лазьер	USA	Lola T93/07 Chevrolet	26
Дж.Вуд	USA	Lola T92/01 Chevrolet	29

Длина круга: 1702 м. Кругов: 200. Дистанция: 340,4 км. "Поул-позишн": 21.753 (281,65 км/ч). Лидеры: Фиттипальди — 1—46; Трейси — 47—69; А.Анзер-мл. — 70—81; Манселл — 82—85; А.Анзер-мл. — 86—151; Фиттипальди — 152—195; А.Анзер-мл. — 196—200. "Пейс-кар": 1—7, 9—11; 13—25; 108—116. Полный зачет: 1. А.Анзер-мл. — 173 очка; 2. Фиттипальди — 133; 3. Трейси — 107; 4. Майкл Андретти — 100; 5. Гордон — 87; 6. Манселл — 79; 7-8. Вильнев, Боззел — по 54; 9-10. Фаби, Рейхол — по 49; 11. Марио Андретти — 43.

моторов "Хонда". Упорные слухи о будущем контракте ходили и вокруг Майкла Андретти. Семнадцатое место на старте в Лаудоне (после третьего — тремя неделями раньше, в Бруклине) показало, что готовить автомобиль на чемпионском уровне в команде Чипа Ганасси пока не научились. Так что, если Майкл не хочет ос-

Как заверяют инженеры "Хонды", их 8-цилиндровый, V-образный мотор рабочим объемом 2,65 литра, оснащенный турбокомпрессором "Гарретт", электронным блоком управления "Хонда/Моторола" и электронными системами впрыска топлива и зажигания, использовавшимися японцами в Ф1, располагает более 750 л.с. Однако после полутора лет напряженной и почти безрезультатной работы Бобби Рейхол посчитал, что этого недостаточно.



таваться на вторых ролях и в будущем сезоне, ему, действительно, следует подумать о смене "конюшни".

Если учесть, что к этому времени уже месяц ходили разговоры о возвращении в формулу 1 Найджела Манселла, и вспомнить о вражде между ним и вторым пилотом "Ньюман/Хаас" Марио Андретти, то можно без преувеличения сказать — почти все "мышки" были окончательно деморализованы и подняли лапки кверху.

Собственно говоря, в Лаудоне все так и получилось: остановить пилотов "Пенске" никто не мог. Несмотря на всего лишь десятое место на старте Ала Анзера. Несмотря на то, что Фиттипальди потерял в боксах целый круг (!). Несмотря на то, что борьба среди парней Роджера Пенске достигла своего апогея, и грех было бы не воспользоваться такой междоусобицей.

Вместо этого Марио Андретти лишил своего коллегу по команде второго места и сам врезался в стену, повредив бедро рычагом переключения передач, когда на 107 круге не позволил Манселлу обойти себя на круг. Прихрамывая в боксы, Марио долго (и напрасно) возмущался: "Что, этот англичанин ничего не видит? Я первым вошел в поворот". А Найджел растерянно разводил руками: "Чтобы избежать столкновения, мне чуть не в боксы пришлось уехать". Запоздалые объяснения — "Лола" под номером шесть разбилась о стену, а ее сестра-близняшка с единичкой на носу вынуждена была сойти с поврежденной рулевой тягой.

Лишь младший Андретти и Боззел, который, девять сезонов выступая в CART, никак не дожидается своей первой победы, пытались сражаться с "красно-белыми ракетами". Напрасный труд — несмотря на прямо-таки титанические усилия, оба отстали на два круга.

Итак, за четыре этапа до финиша чемпионата картина во "Всемирной серии PPG Индикар" абсолютно ясная — победит "Пенске". Правда, справедливости ради, стоит заметить, что иногда толстая и сытая кошка, заигравшись, упускает очень упорную и хитрую мышшь. Вот только вряд ли это тот случай.

Раненого Алессандро Дзампедри в команде "Евромоторспорт", принадлежащей Антонио Феррари, заменил 37-летний бывший горнолыжник Джефф Вуд.

Доминик Добсон в Бруклине был наказан 5-секундным штрафом "стоп энд гоу" за обгон под желтым флагом.

По числу стартов в 500-мильных гонках (67) Марио Андретти вышел на второе место в истории американского чемпионата. Но вот побеждать ему удавалось в них лишь трижды. Абсолютный рекордсмен по этим показателям — Эй Джей Фойт — 9 побед в 69 стартах.

Команде Роджера Пенске, который владеет трассой "Мичиган Интернешнл Рэйсуэй", не удается победить здесь с 1991 года.

27-летний Марк Смит стал первым пилотом, носящим эту самую распространенную в англоязычных странах фамилию, которому удалось принять участие в 500-мильной гонке за всю историю чемпионата CART.

Этап чемпионата Америки проводится в Бруклине с 1968 года. Самыми результативными за это время были Джонни Радерфорд и Гордон Джонкок, побеждавшие здесь четырежды, а также Бобби Анзер, семь раз возглавлявший стартовое поле.

С двенадцатой попытки Алу Анзеру-младшему удалось наконец завоевать "поул-позишн" и выиграть гонку на "Мид-Огайо Спортс Кар Корс".

В Лексингтоне пилоты "индикаров" стартовали в 13-й раз. По две победы одержали здесь Тео Фаби, Бобби Рейхол, Эмерсон Фиттипальди и Майкл Андретти.

Трек в Нью-Гэмпшире — самый новый в Америке. Этап чемпионата CART проводится здесь с 1992 года.

Эмерсон Фиттипальди в Лаудоне добыл первую в сезоне и 16-ю в "инди"-карьере "поул-позишн". К тому же впервые за четыре года бразильцу удалось занять первое место на старте трековой гонки.

Азиатско-Тихоокеанский чемпионат

I этап, Индонезия, 17—19 июля: 1. К. К.Эрикссон (S, "Мицубиси-Лансер-Эволл"); 2. П.Бурн (NZ, "Субару-Импреза"); 3. К. Шинозука (J, "Мицубиси-Лансер-Эволл"); 4. Т.Хардианто ("Субару-Импреза"); 5. А. Мак-Рей (GB, "Опель-Калибра Турбо 4x4"); 6. К.Синг (MAL, "Протон-Вира-4WDТурбо").

II этап, Новая Зеландия, 29—31 июля: 1. К.Мак-Рей (GB, "Субару-Импреза"); 2. Ю.Канккунен (SF, "Тойота-Селика-Турбо 4WD"); 3. А.Шварц (D, "Мицубиси-Лансер-Эволл"); 4. Эрикссон; 5. Д.Ориоль (F, "Тойота-Селика-Турбо4WD"); 6. Дж.Мак-Эндрю (NZ, "Субару-Легаси-4WDТурбо").

III этап, Малайзия, 13—15 августа. 1. Бурн; 2. Р.Бернс (GB, "Субару-Импреза"); 3. Эрикссон; 4. Г.Карр (AUS, "Протон-Вира-4WD Турбо"); 5. Х.Сакчан ("Мицубиси-Лансер"); 6. У.Белл (AUS, "Хендэ-Лантра").

Личный зачет: 1. Эрикссон — 42 очка; 2. Бурн — 35; 3. К.Мак-Рей — 20; 4-5. Канккунен, Бернс — по 15; 6-7. Шварц, Шинозука — 12.

АВТОКРОСС

Чемпионат России

III этап. Арзамас, 5—7 августа. Дивизион 3/6: 1. Ф.Батретдинов (Н.Челны) — 20; 2. А.Шаров (Н.Челны) — 15; 3. Ю.Кузьмичев (Самара) — 12; 4. В.Николаев (Н.Челны) — 10; 5. Н.Коробейников (Тольятти) — 8; 6. В.Свалов (В.Пышма) — 6.

II этап. Дивизион 1/2: 1. В.Тютин (Н.Новгород) — 20; 2. Н.Демидов (Н.Новгород) — 15; 3. С.Толстоуцкий (Н.Новгород) — 12; 4. С.Сытник (Москва) — 10; 5. В.Загайнов (Н.Новгород) — 8; 6. В.Мартинов (Арзамас) — 6.

III этап. Зеленокумск, 13—14 августа. Дивизион 3/5: 1. Б.Цеханович (Балаково) — 20; 2. В.Скиба (Тольятти) — 15; 3. А.Ожиганов (Балаково) — 12; 4. В.Захаров (Новокузнецк) — 10; 5. В.Куныгин (Балаково) — 8; 6. Р.Козлов (Гуново) — 6.

IV этап. Дивизион 3/6: 1. А.Шаров (Н.Челны) — 20; 2. Н.Коробейников (Тольятти) — 15; 3. Г.Соломенцев (Тольятти) — 12; 4. С.Кузнецов (Новокузнецк) — 10; 5. С.Бессмертных (Н.Челны) — 8; 6. В.Свалов (В.Пышма) — 6.

IV этап. Дивизион 2: 1. А.Миронов (Москва) — 10; 2. Б.Котелло (Тольятти) — 7,5; 3. Д.Ханжаров (Самара) — 6; 4. В.Сенько (Братск) — 5; 5. Н.Коротенко (Тольятти) — 4; 6. М.Костромин (Братск) — 3.

IV этап. Гуково, 26—28 августа. Дивизион 1/1: 1. Н.Конин (Пенза) — 20 очков; 2. А.Гасанов (Тольятти) — 15; 3. А.Кузнецов (Пермь) — 12; 4. В.Бузланов (Тольятти) — 10; 5. О.Кахишвили (Тольятти) — 8; 6. И.Черноиванов (Тольятти) — 6.

III этап. Дивизион 3/5: 1. Б.Цеханович (Балаково) — 20; 2. С.Блинов (Москва) — 15; 3. А.Шарифулин (Нерюнгри) — 12; 4. В.Скиба (Тольятти) — 10; 5. В.Кунагин (Балаково) — 8; 6. Ф.Дивин (Балашиха) — 6.

Итоговый результат

Дивизион 1/1: 1. В.Бузланов (Тольятти) — 40 очков; 2. О.Кахишвили (Тольятти) — 35; 3. Н.Конин (Тольятти) — 30; 4. А.Гасанов (Тольятти) — 27; 5. А.Кузнецов (Пермь) — 24; 6. В.Колесов (Тольятти) — 23.

Дивизион 1/2: 1. В.Тютин (Н.Новгород) — 30; 2. В.Загайнов

(Н.Новгород) — 23; 3. В.Редькин (Пенза) — 20; 4. Н.Демидов (Н.Новгород) — 19; 5. Е.Плешаков (Арзамас) — 14; 6. С.Толстоуцкий (Н.Новгород) — 12.

Дивизион 2: 1. Б.Котелло (Тольятти) — 35; 2. В.Горшков (Тольятти) — 25; 3. А.Миронов (Москва) — 22; 4. В.Джежела (Тольятти) — 20; 5. Д.Ханжаров (Самара) — 19,5; 6. Э.Воскресенский (Братск) — 14.

Дивизион 3/5: 1. Б.Цеханович (Балаково) — 40; 2. В.Скиба (Тольятти) — 35; 3. А.Зудин (Арзамас) — 30; 4. С.Блинов (Москва) — 25; 5. В.Николаев (Н.Челны) — 22; 6. В.Куныгин (Балаково) — 16.

Дивизион 3/6: 1. Ф.Батретдинов (Н.Челны) — 40; 2. А.Шаров (Н.Челны) — 35; 3. Ю.Кузьмичев (Самара) — 32; 4. Г.Соломенцев (Тольятти) — 27; 5. Н.Коробейников (Тольятти) — 23; 6. С.Кузнецов (Новокузнецк) — 20.

Дивизион 1: 1. Б.Джепаев (Ульяновск) — 40; 2. В.Дунаев (Ульяновск) — 32; 3. И.Резниченко (Дмитров) — 25; 4. О.Борисов (Москва) — 24; 5. Д.Арефьев (Ульяновск) — 24; 6. П.Дрофичев (Москва) — 23.

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

Чемпионат NASCAR

XII этап, Поконо, 12 июня: 1. Р.Уоллас ("Форд-Тандерберд"); 2. Д.Эрнхардт; 3. К.Шрадер (оба — "Шевроле-Лумина"); 4. М.Шеперд; 5. М.Мартин (оба — "Форд-Тандерберд"); 6. Дж.Гордон ("Шевроле-Лумина").

XIII этап, Мичиган, 19 июня: 1. Уоллас; 2. Эрнхардт; 3. Мартин; 4. Р.Радд ("Форд-Тандерберд"); 5. Шеперд; 6. Шрадер.

XIV этап, Дайтона, 2 июля: 1. Дж.Спенсер; 2. Э.Эрван (оба — "Форд-Тандерберд"); 3. Эрнхардт; 4. Мартин; 5. Шрадер; 6. Дж.Бодин ("Форд-Тандерберд").

XV этап, Нью-Хэмпшир, 10 июля: 1. Радд; 2. Эрнхардт; 3. Уоллас; 4. Мартин; 5. Т.Бодин ("Форд-Тандерберд"); 6. Шеперд.

Формула 3

Гонка Ф3 "Малборо Мастерс", Зандфоорт, Нидерланды, 7 августа: 1. Г.Рис (GB, "Далара-394-Муген-Хонда"); 2. Й.Мюллер (D, "Далара-394-ФИАТ"); 3. С.Маасен (D, "Далара-394-Опель"); 4. П.Петер (A, "Далара-393-ФИАТ"); 5. Н.Фонтана (RA, "Далара-394-Опель"); 6. П.Колони (I, "Далара-394-ФИАТ").

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Чемпионат Великобритании

VII этап. Брэндс Хэтч, 26 июня. 1-й заезд: 1. Г. Тарквини; 2. Дж. Симони (оба — I, "Альфа-Ромео-155Ts"); 3. П. Уоттс (GB, "Пежо-405Mi16"); 4. С. Соупер (GB, БМВ-318i); 5. Дж. Клеланд (GB, "Воксхолл-Кавальер-16v"); 6. Э. Роуз (GB, "Форд-Мондео Si). 2-й заезд: 1. Тарквини; 2. Симони; 3. Уоттс; 4. Клеланд; 5. Роуз; 6. А. Меню (CH, "Рено-Лагуна").

VIII этап, Сильверстоун, 10 июля: 1. Й. Винкельхок (D, БМВ-318i); 2. Тарквини; 3. П. Радисич (NZ, "Форд-Мондео Si"); 4. Т. Харви (GB, "Рено-Лагуна"); 5. Меню; 6. Уоттс; 7. Дж. Аллам (GB, "Воксхолл-Кавальер 16v"); 8. Р. Райдел (S, "Вольво-850SE"); 9. У. Хой (GB, "Тойота-Карина E"); 10. Дж. Томпсон (GB, "Пежо-405Mi16").

Чемпионат Италии

VI этап, Валлелунга, 19 июня. 1-й заезд: 1. С. Модена (I, "Альфа-Ромео-155Ts"); 2. Э.Пирро; 3. Р.Капелло (оба — I, "Ауди-80-Компетишн"); 4. А.Тамбурини (I, "Альфа-Ромео-155Ts"); 5. Дж. Секотто (YV, BMB-318is); 6. Ф.Джованарди (I, "Пежо-405Mi16"); 7. Т. Видали (I, "Альфа-Ромео-155Ts"); 8. Г.Эйз (GB, "Пежо-405Mi16"). 2-й заезд: 1. Пирро; 2. Модена; 3. Капелло; 4. Секото; 5. Джованарди; 6. Р.Равалья; 7. Э.Наспетти (оба — I, BMB-318is); 8. Эйз.

Кубок ADAC

II этап, Вюнсторф, 12 июня: 1. Ф. Биела; 2. Х.-Й. Штук (оба — D); 3. Э. Пирро (I); 4. П. Бернхардт (D, все — "Ауди-80-Компетишн"); 5. М. Ойстрах (A, "Форд-Мондео Si"); 6. И. Капелли (I); 7. М. Бартельс (D, "Ниссан-Примера 2.0GT"); 8. А. Хегер (D); 9. М.Дюез (B); 10. А. Бургштамер (D, все — BMB-318i).

III этап, Цольдер, Бельгия, 3 июля: 1. Дж. Секотто (YV, BMB-318i); 2. Биела; 3. Пирро; 4. Хегер; 5. Штук; 6. Ф.Адамс (B); 7. Р. Капелло (I, оба — "Ауди-80-Компетишн"); 8. Бернхардт; 9. Ойстрах; 10. М.Вернер (D, "Опель-Астра").

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

Чемпионат мира

VIII этап, Муджелло, Италия, 3 июля. Класс 250 см³: 1. Р. Вальдман (D, "Хонда"); 2. Т. Харада (J, "Ямаха"); 3. А. Капиросси (I, "Хонда"); 4. Ж.-Ф.Руджиа (F); 5. М. Лукки (I, оба — "Априлия"); 6. Л. Д'Антин (E); 7. Т. Окада (J, оба — "Хонда"); 8. Ж.-М. Бейль (F, "Априлия"); 9. В. Зееленберг (NL); 10. К. Чека (E, оба — "Хонда").

Класс 125 см³: 1. Н.Уеда (J, "Хонда"); 2. К.Саката (J, "Априлия"); 3. Т.Цуджимура (J, "Хонда"); 4. П. Оттль (D, "Априлия"); 5. Д. Раудис (D); 6. М. Токудоме (J, оба — "Хонда"); 7. Х. Мартинес (E, "Ямаха"); 8. Т. Манакко; 9. Х. Аоки (оба — J, "Хонда"); 10. Р. Локателли (I, "Априлия").

IX этап, Ле-Ман-Бугатти, Франция, 17 июля. Класс 250 см³: 1. Капиросси; 2. Д. Ромбони (I, "Хонда"); 3. М. Бьяджи (I, "Априлия"); 4. Вальдман; 5. Бейль; 6. Н. Аоки (J, "Хонда"); 7. Руджиа; 8. Харада; 9. Окада; 10. Зееленберг.

Класс 125 см³: 1. Уеда; 2. Цуджимура; 3. Саката; 4. Оттль; 5. Раудис; 6. Мартинес; 7. С. Перуджини (I); 8. Х. Торронтеги (E, оба — "Априлия"); 9. Токудоме; 10. Ф. Грезини (I, "Хонда").

X этап, Донингтон Парк, Великобритания, 24 июля. Класс 250 см³: 1. Капиросси; 2. Окада; 3. Ромбони; 4. Харада; 5. Бейль; 6. Руджиа; 7. Вальдман; 8. И. Аоки; 9. Д'Антин; 10. Э. Сутер (CH, "Априлия").

Класс 125 см³: 1. Цуджимура; 2. Перуджини; 3. Оттль; 4. Саката; 5. Торронтеги; 6. Уеда; 7. О. Петруччиани (CH, "Априлия"); 8. Раудис; 9. К. Гиро (E, "Априлия"); 10. Мартинес.

XI этап, Брно, Чехия, 21 августа. Класс 250 см³: 1. Бьяджи; 2. Вальдман; 3. Руджиа; 4. Н.Аоки; 5. Окада; 6. Бейль; 7. Д'Антин; 8. Сутер; 9. Зееленберг; 10. Э.Прайнинг (A, "Априлия"). Класс 125 см³: 1. Саката; 2. Уеда; 3. Перуджини; 4. Мартинес; 5. Цуджимура; 6. Токудоме; 7. Раудис; 8. Х.Накаджо (J, "Хонда"); 9. Петруччиани; 10. М.Гайсслер (D, "Априлия").

Личный зачет: 1. Бьяджи — 189 очков; 2. Окада — 176; 3. Капиросси — 168; 4. Ромбони — 154; 5. Вальдман — 139; 6. Руджиа — 126; 7. Н. Аоки — 95; 8. Д'Антин — 93; 9. Бейль — 88; 10. Харада — 82. Класс 125 см³: 1. Цуджимура; 2. Перуджини; 3.

Оттль; 4. Х.Аоки; 5. Мартинес; 6. Накаджо; 7. Гиро; 8. Раудис; 9. Уеда; 10. Г.Скальвини (I, "Априлия"). Личный зачет: 1. Саката — 208 очков; 2. Цуджимура — 168; 3. Уеда — 164; 4. Оттль — 137; 5. Раудис — 127; 6. Мартинес — 110; 7. Перуджини — 90; 8. Токудоме — 76; 9. Торронтеги — 73; 10. Петруччиани — 63.

Мотоциклы с коляской

Чемпионат мира

IV этап, Цельтвег, Австрия, 17 июля: 1. Д. Диксон — Э. Хедерингтон (GB, LCR-ADM); 2. М. Безигер — Эгли (CH, LCR-ADM); 3. Р. Биланд — К. Вальтисперг (CH, "LCR-Свиссото"); 4. П. Гудель — Ч. Гудель (CH, LCR-ADM); 5. С. Уэбстер — А. Хэнни (GB/CH, "LCR-Крайзер"). Личный зачет: 1. Биланд — 66 очков; 2. Безигер — 52; 3. С. Уэбстер — 47; 4.—5. К. Клаффенбоек — Гудель — по 43.

Гонки на выносливость

Чемпионат мира

II этап, "24 часа Спа-Франкоршам", Бельгия, 10 июля: 1. А. Морилла/Ж.-Л.Баттистини/Д.Бонори (F, "Кавасаки"); 2. Б. Боньюиль/П. Моннерэ/Х.-Э.Гомез (F, "Сузуки"); 3. С.Мэнли/Хольден/Грейвс (GB/NZ/GB, "Кавасаки"); 4. Ж.-М.Маттиолли/Т.Отисье/М.Симеон (F/F/B, "Хонда"); 5.Л.Планкен/Миллэ/Гразнано (F, "Ямаха"); 6. Х. Петит/П. Лелан/Дюбои (F, "Хонда"); 7. Х.Бош/Х.ден Брок/А.Ковет (NL, "Кавасаки"); 8. Боннэ/Кюнеманн/Лекруа (F); 9. Лебланк/Эрбеттэ/Маршан (F, все — "Хонда"); 10. Кретшмер/Цигенфусс/Берг (D, "Ямаха").

III этап, 8-часовая гонка, Сузука, Япония, 30 июля: 1. Д. Полен/А. Слайт (USA/NZ, "Хонда"); 2. С.Рассел/Т.Раймер (USA/GB, "Кавасаки"); 3. С.Ито/С.Такейши (J, "Хонда"); 4. Э.Лоусон/Я.Нагаи (USA/J, "Ямаха"); 5. К.Китигава/С.Тсукамото (J, "Кавасаки"); 6. С.Ятсуширо/С.Араи (J); 7. К. Ивахаши/Х.Аоки (J, все — "Хонда"); 8. А.Янагава/Т.Стивенс (J/USA, "Сузуки"); 9. Т. Кобаяши/А.Виейра (J/P, "Хонда"); 10. М.Изуми/Я.Матсуки (J, "Кавасаки").

СУПЕРБАЙК

Чемпионат мира

IV этап, Эшторил, Португалия, 12 июня. 1-й заезд: 1. К. Фогарти (GB, "Дукати"); 2. А. Слайт (USA, "Хонда"); 3. Дж.Уитам (GB, "Дукати"); 4. П.Бонтемпи (I); 5.Т.Раймер (GB, оба — "Кавасаки"); 6. Д.Полен (USA, "Хонда"); 7. А.Меклау (A, "Дукати"); 8. С.Крафар (NZ, "Хонда"); 9. С.Мертенс (B, "Дукати"); 10. Б.Моррисон (GB, "Хонда"). 2-й заезд: 1. Фогарти; 2. Слайт; 3. Уитам; 4. Меклау; 5. Раймер; 6. Бонтемпи; 7. Полен; 8. К.Кардус (E, "Дукати"); 9. А.Морилла (F, "Кавасаки"); 10. Мертенс.

V этап, Цельтвег, Австрия, 17 июля. 1-й заезд: 1. Фогарти; 2. Меклау; 3. Полен; 4. Слайт; 5. Мертенс; 6. Крафар; 7. Уитам; 8. Ф.Пировано (I); 9. Р.Паники (I, оба — "Дукати"); 10. Р.Филлис (AUS, "Кавасаки"). 2-й заезд: 1. Фогарти; 2. Меклау; 3. Полен; 4. Слайт; 5. Мертенс; 6. Крафар; 7. П. Казоли (I, "Ямаха"); 8. Й.Шмид (D, "Кавасаки"); 9. Бонтемпи; 10. С.Фоти (I, "Дукати"). Личный зачет: 1. Фогарти — 128 очков; 2. С.Рассел (USA, "Кавасаки") — 118; 3. Слайт — 105; 4. Полен — 97; 5. Фалаппа — 76; 6. Меклау — 74; 7. Крафар — 73.

ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ

НА

1995

ГОД

а/с 15

ИНДЕКС 70320



ПОДПИСКА НА НОВЫЙ ГОД
ПО ПРЕЖНЕЙ ЦЕНЕ

АВТОМОТОСПОРТ

