

АМС

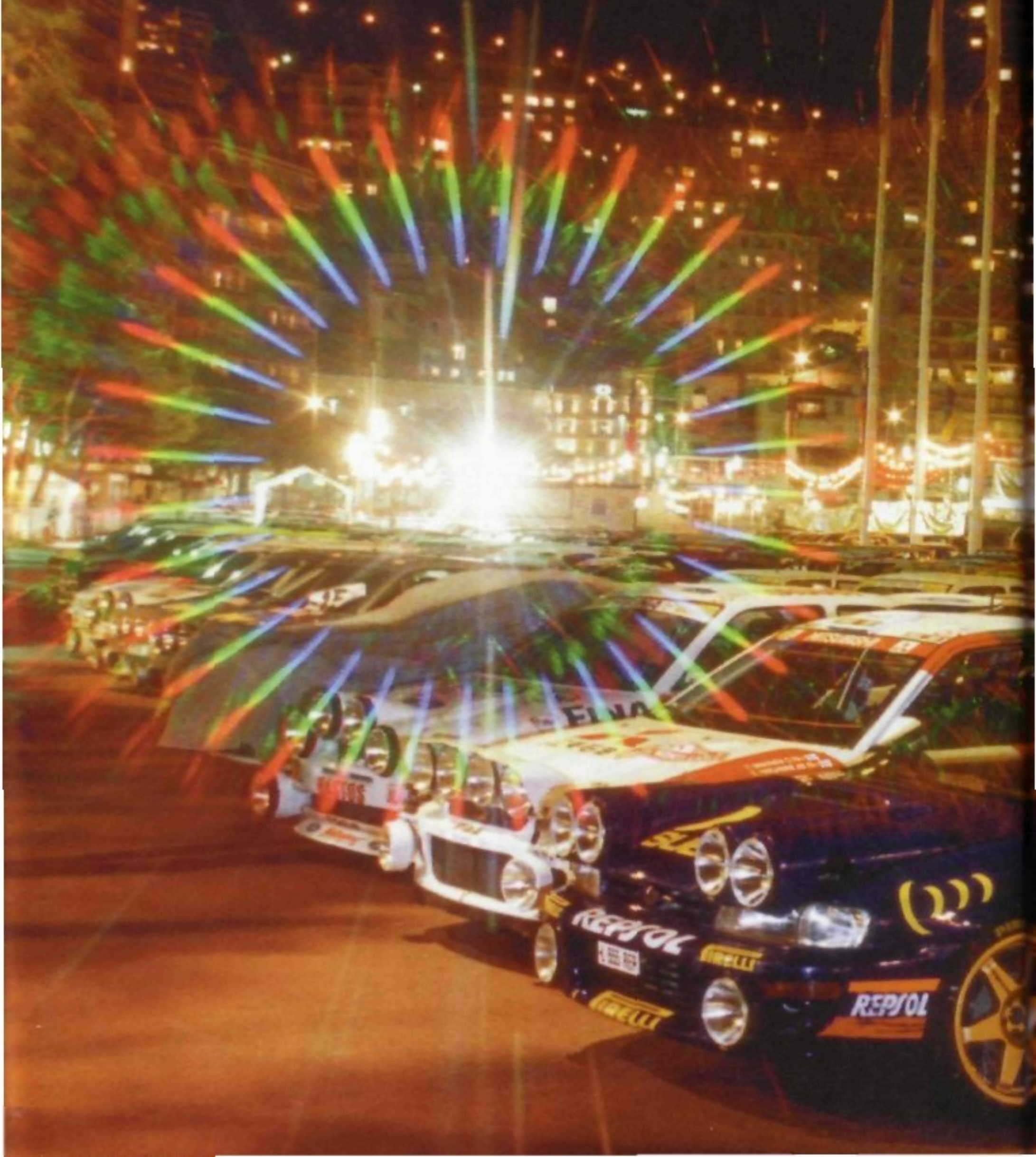
ISSN 0868-5193

ПЕРВЫЙ РУССКИЙ АВТОМОТОСПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ

КАК "ТОЙОТА" СТАЛА КОРОЛЕВОЙ

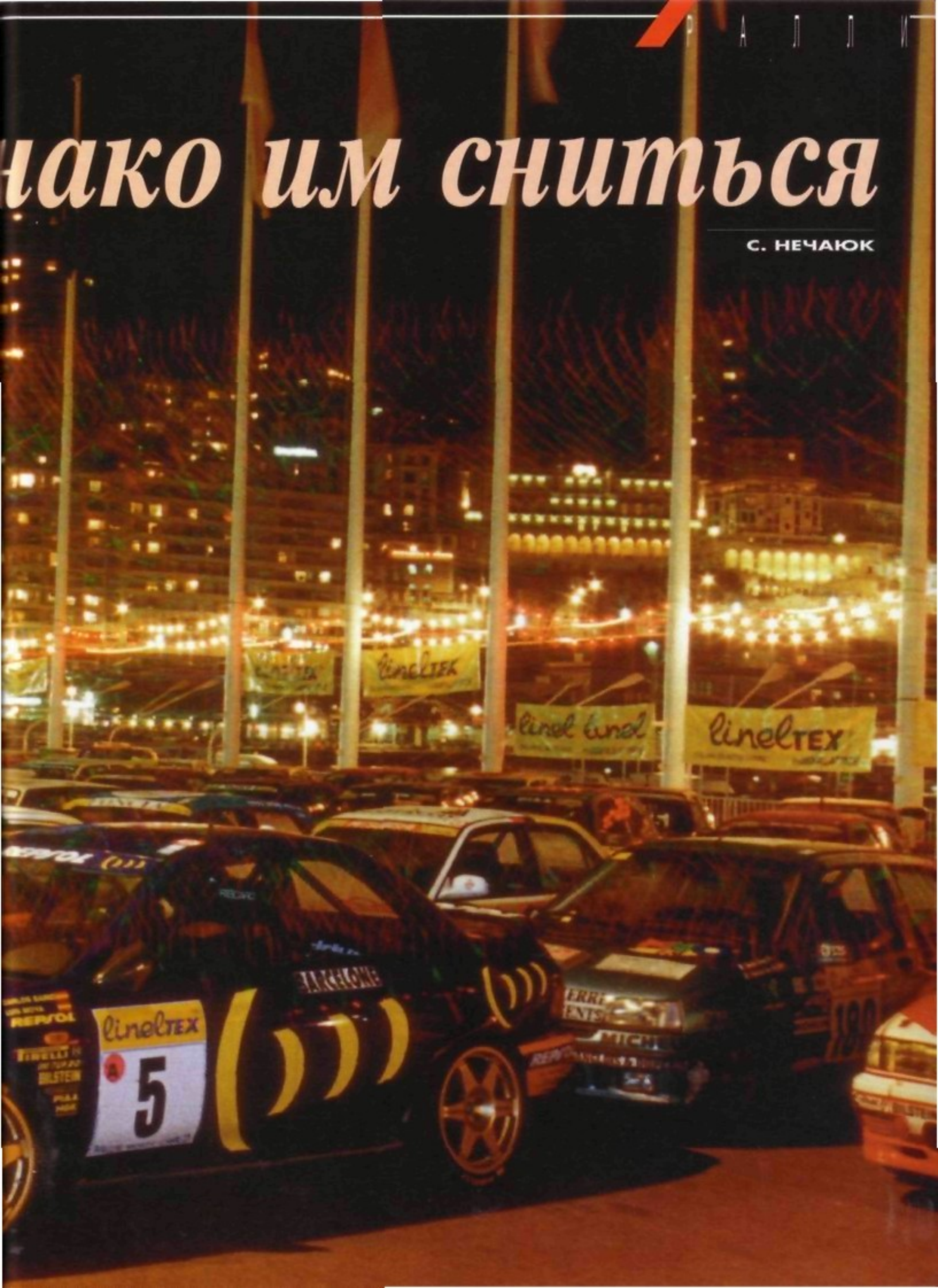


Долго будет Мо



нако им снится

С. НЕЧАЮК



Проклятый шип никак не хотел вылезать из покрышки. Плоскогубцы предательски соскользнули с него и прищемили пальцы Дидье Ориолю. Чемпион мира смачно выругался и по-детски засунул сбитый в кровь мизинец в рот.

— Черт возьми, это какое-то средневековье, — француз в сердцах пнул густо зашипованное колесо ногой. — Эти ребята из ФИА запретили нам менять резину между спецучастками, теперь приходится выдергивать шипы самим перед “сухим” допом. Вы посмотрите на покрышки. Их просто нет. А мне ехать на них на спецучастке. О какой безопасности можно говорить!

Его штурман Бернар Оселли, жутко гримасничая вытаскивал, словно дантист, один за другим шипы из колеса: “Это не “Монте-Карло”, а какой-то “Париж—Дакар” без песка”.

По другую сторону ленты ограждения за чемпионский экипаж дружно болела вся сервисная бригада “Тойоты”, превратившаяся в зрителей. Ни один из них по новым правилам не должен даже дотрагиваться до машины участников.

Рядом Франсуа Делекур тоже играл в механика, пытаясь реанимировать стеклоочистители. “Старик, стукни по электромотору посильнее, — будто суфлер, советовал своему пилоту издали инженер “Форда”. — Не бойся, стучи. Там что-то с контактами”.

Между машинами соперников сновал Жан Раньотти, пытаясь подсмотреть наилучший

способ “расшиповки” колес подручными средствами. У “Тойоты” Армина Шварца он чуть было не столкнулся лбом с Изольдой Хольдерид, которая в панике искала помощи у своего соотечественника.

За живописным зрелищем, со стороны очень напоминавшим конкурс профессионального мастерства автохозяйства № 13, с серьезными лицами наблюдали все бывшие в наличии спортивные и технические комиссары ралли. Они следили, чтобы предписания нового регламента в точности соблюдались. Под подозрение попадали даже журналисты, проникавшие в закрытый парк, которые, по их мнению, могли сойти за “человека с ключом двенадцать на четырнадцать”. Чемпионат мира по ралли, кажется, вступил в эпоху всеобщего недоверия...

А изменил облик состязаний всего лишь скромный пункт, который гласит, что общая длина спецучастков между пунктами технического обслуживания должна быть не менее 50 и не более 60 км. В приложении к “Монте-Карло” это означает — гонщики лишены сервиса в промежутках между двумя-тремя допами. Все бы ничего, да, видно, забыли чиновники от автоспорта, что на первом этапе мирового первенства спецучастки подчас очень непохожи друг на друга — один может быть ледяным, а следом — чистый асфальт. Напомним, в запасе у каждого экипажа не более двух колес. Стало быть, если один доп ты проехал на шипованной резине по снегу, перед другим, су-

хим, изволь вооружаться плоскогубцами. Кое-кто, обув сначала шипованные шины, просто бросал в багажник в качестве “запасок” два колеса для сухого покрытия и потом ставил их, скажем, вперед. Получалась отнюдь не безопасная комбинация. Так поступал, например, Карлос Сайнс, объяснив свое решение фразой: “Техника — не моя забота”. И чуть было не поплатился за это. Однажды, по недосмотру, механики снабдили его одной “запаской”, рассчитанной на сухое покрытие, другой — на мокрое. И, разумеется, два шипованных колеса сзади! Карлос ехал четвертый спецучасток осторожно, потеряв на этом около полминуты. Если предположить, что испанец пренебрег бы этим обстоятельством, дело могло кончиться печально.

Впрочем, это была, пожалуй, единственная серьезная неприятность для Сайнса в нынешнем ралли “Монте-Карло”. Он лидировал почти всю гонку и сумел довести ее до победы. Лишь однажды в ходе состязаний закралось сомнение в его успехе — во второй день, когда поистине чудеса начал творить на трассе Делекур.

На финише покрытого льдом и снегом СУ-8 он вышел из своего “Форда” с видом триумфатора и весело обратился к болельщикам: “Ну как? По-моему, неплохо для специалиста по асфальту”. Делекур показал здесь лучшее время, выиграв у ставшего вторым Томми Мякинена 23 секунды, 28 — у Юхи Канккунена (двух признанных специалистов заснеженных

Делекуру наскучило мужское общество, и он вновь вышел на старт в компании штурмана-женщины — Катрин Франсуа, чемпионки Франции прошлого года в дуэте с Патриком Бернардини. Напомним, до середины 1992 года пилот “Форда” выступал вместе со своей школьной подружкой Анн-Шанталь Пувель.





Юха Канкунен уверяет, что уже в ближайшее время "Селика" обретет былую мощь.

трасс) и главное — у Сайнса целых 39 секунд.

Похоже, свою иронию Делекур адресовал тем скептикам, которые, с одной стороны, полагали, что он способен побеждать только на асфальтовых ралли, а с другой — поспешили поставить на нем крест после трагической дорожной аварии в прошлом году.

Совершив маленький подвиг на СУ-8, француз находился в девяти секундах от лидера гонки Сайнса. И словно на одном дыхании, он выиграл и следующий доп, обойдя испанца. Хотя впереди он продержался недолго, тем не менее

итоговое второе место Делекура красноречиво говорит о том, что перед нами все тот же неукротимый Франсуа, способный бросить вызов в борьбе за мировую корону.

А вот нынешний чемпион Ориоль вместе с Канкуненом на старте первенства попал в сложную ситуацию. Уже первый спецучасток показал — с их "тойотами" творится что-то неладное. Дидье и Юха заняли соответственно 12 и 9 места.

В нынешнем сезоне только "Тойота" выставила новую машину — ту самую "Селику-

GT4", которую опробовал в конце прошлого года Канкунен. С одной лишь разницей: теперь, опять же в соответствии с новым регламентом, на впуске ее мотора стоит ограничительная шайба диаметром 34 мм. Она-то, похоже, и задушила "лошадей" "Тойоты".

На выходе из поворотов "Селика" выглядела гораздо медленнее своих конкурентов, которые, видимо, лучше приспособились к нововведению.

— На оборотах выше пяти тысяч машина просто не едет, — говорил Ориоль, проигры-

По традиции ралли "Монте-Карло" началось со звездного сбора участников. На этот раз они стартовали из Реймса, Бад-Хомбурга, Лозанны, Барселоны, Монте-Карло и Турина.

Экипаж из Монако Пейре — Мальва на "Лянче" вылетел с дороги на СУ-5. Пилот сломал правое запястье и сильно ушиб позвоночник. Штурман получил черепно-мозговую травму. Для того, чтобы эвакуировать пострадавших, состязания были прерваны на некоторое время.

В перерыве между спецучастками Делекуру вынужден был без помощи сервисной бригады менять тормозные диски, и он чуть было не опоздал на старт следующего допа. "Мне пришлось ехать по дорогам, открытым для постороннего движения, со скоростью в 200 км/час, но у меня не было выбора," — сказал Франсуа.

Решил потряхнуть стариной знаменитый французский раллист Жан-Клод Андрюэ, победитель "Монте-Карло" 1973 года. На этот раз он вы-

ступал на стареньком "Мини-Купер". Так британская фирма пожелала отметить 30-летие своей победы в Монако. Тогда к успеху привел "малыш" Тимо Мякинен. Три десятилетия спустя Андрюэ сошел во второй день из-за поломки подвески.

Начав гонку с победы на первом допе, Колин Мак-Рей улетел с трассы на следующем. Выбравшись из снежного сугроба, он потерял более двух с половиной минут, утратив все шансы в борьбе за место на пьедестале.

вавший не только "Субару" Сайнса, "Форду" Делекура, но порой и "Мицубиси" Мякинена.

Кстати, финн на удивление шустро проехал почти всю гонку, и если бы не технические неполадки в конце ралли, скорее всего не пропустил бы на третье место Канкунена. Остается только сожалеть, что "Мицубиси" не собирается выступать в чемпионате по полной программе и Мякинен не сможет реально вмешаться в спор лидеров мирового ралли.

А вот кому по силам спутать им все карты, так это начальникам из ФИА, продемонстрировавшим в Монако, что они настоящие хозяева своего слова. В том смысле, что если захотят, дадут его, а захотят — и заберут назад. Вечером первого дня, вдоволь насмотревшись на мучения гонщиков с шипами и удостоверившись, что те худо-бедно умеют обращаться с плоскогубцами, коллегия спортивных комиссаров великодушно разрешила помощь экипажам со стороны механиков в расшивке резины.

Габриэле Кадрингер, отвечающий в Международной федерации за техническую политику, в свою очередь посетовал на то, что "Монте-Карло" — не лучшее ралли для проверки нового регламента. И выразил пожелание критикам замечать и положительные стороны реформы.

"Впрочем, — добавил он, — если есть необходимость изменить что-то, мы согласны обсудить все проблемы, скажем, после Швеции или Португалии".

В самом деле, если в формуле 1 можно перекраивать техтребования в ходе сезона, почему бы не попробовать это сделать и в ралли, где гонщики вообще не имеют опыта противостояния начальственным указаниям.

Что ж, остается только уповать на благоразумие чиновников. Бог даст, они не заставят участников выступать на трехколесных машинах с паровой тягой. /



Сможет ли Сайнс сломать традицию последних трех лет, когда победителю "Монте-Карло" не удавалось выигрывать чемпионат мира?

"КЛИО" — ПОКА В ОДИНОЧЕСТВЕ

Соревнования двухлитровых машин с приводом на одну ось так называемой формулы 2, впервые возведенные в ранг чемпионата мира, прошли в рамках ралли "Монте-Карло" без участия прошлогоднего победителя Кубка ФИА — команды "Шкода". Чешская фирма, подготовившая к новому сезону "Фелисио-Кит-Кар-1500", не сумела сделать к сроку положенные 50 экземпляров и не получила омологацию ФИА.

А безусловным фаворитом на первом этапе оказались автомобили "Рено-Клио-Макси" — единственная модель, подготовленная по требованиям "кит-кар", которые открывают большой простор для инженерной фантазии. Неудивительно, что при одинаковом ра-

бочем объеме они превосходили соперников из "Опеля", "Ниссана", "Пежо" почти на 40 л.с. В руках французов Филиппа Бугальски и Жана Раньотти "Клио-Макси" на некоторых спецучастках даже смогли составить конкуренцию машинам группы А.

Несомненно, им на руку сыграло уменьшение мощности турбомоторов полноприводных автомобилей и меньшая по сравнению с ними масса — 950 кг против 1200.

Тем не менее состязания в формуле 2 по-прежнему остаются в тени соперничества машин группы А, и надежды на приток новых фирм-участниц в этот чемпионат после введения категории "кит-кар" пока не оправдываются.

На шестом дэпе Агини не вписался в поворот и скошил одного из зрителей, сломав ему ногу.

Не всем экипажам удалось добраться собственно до старта рал-

ли. На маршрутах звездного сбора сошли пять машин.

Победа Сайнса стала первой для "Субару" и второй для Карлоса в "Монте-Карло".

I этап Ралли "Монте-Карло"				
21—26 января, 2617/547 км, 21 СУ				
1. К. Сайнс/Л. Мойя	E	Subaru Impreza	A	6:32.31
2. Ф. Делекур/К. Франсуа	F	Ford Escort RS Cosworth	A	—2.25
3. Ю. Канкунен/Н. Грист	SF/GB	Toyota Celica GT4	A	—3.57
4. Т. Мякинен/С. Харьянен	SF	Mitsubishi Lancer Evolution	A	—4.41
5. Б. Тири/С. Прево	B	Ford Escort RS Cosworth	A	—6.47
6. А. Агини/С. Фарнокиа	I	Mitsubishi Lancer Evolution	A	—10.46
7. Ж. Раньотти/Ж. Тимонье	F	Renault Clio Maxi	F2	—31.55
8. П. Ляйтти/А. Алессандрини	I	Subaru Impreza	A	—37.23
9. Ф. Камандона/Краузац	CH	Ford Escort RS Cosworth	N	—40.30
10. И. Хольдерид/Т. Торнер	D/S	Mitsubishi Lancer Evolution	N	—41.03
Сошли:				
СУ				
12 К. Мак-Рей/Д. Рингер	GB	Subaru Impreza	A	авария
16 А. Шару/К. Вика	D	Toyota Celica GT4	A	мотор
16 Ф. Делекур/Б. Оселли	F	Toyota Celica GT4	A	авария
17 Ф. Бугальски/Т. Рено	F	Renault Clio Maxi	F2	авария
Лидеры: 1 СУ — Мак-Рей; 2—8 — Сайнс; 9—10 — Делекур; 11—21 — Сайнс. Победители СУ: Сайнс — 7; Делекур — 6; Тири и Канкунен — по 3; Мак-Рей — 2.				
Личный зачет: 1. Сайнс — 20 очков; 2. Делекур — 15; 3. Канкунен — 12; 4. Мякинен — 10; 5. Тири — 8; 6. Агини — 6; 7. Раньотти — 4; 8. Ляйтти — 3; 9. Камандона — 2; 10. Хольдерид — 1. Командный: 1. Ford — 47; 2. Subaru — 46; 3. Mitsubishi — 36; 4. Toyota — 25. Чемпионат мира F2: 1. Renault — 65; 2. Peugeot — 28; 3. GMC — 25; 4. Fiat — 20; 5. Nissan — 18.				

СКАЗКИ АНДЕРССОНА



ДЛЯ ДОКТОРА ТОЙОДЫ

А. МЕЛЬНИК

Ровно двадцать лет назад, в самом начале 1975 года, в штаб квартире "Тойота Мотор Компани", небольшом четырехэтажном здании, расположенном в Тойота-сити центральная японской префектуры Аичи, намечалась небольшая церемония. Не слишком торжественная, скорее, так сказать, домашняя, кулуарная. Ожидалось, что исполнительный директор концерна по конструированию доктор Соичиро Тойода скажет несколько слов благодарности в адрес менеджера раллийной команды "Тойота" Уве Андерссона и объявит об уходе "Тойоты" из автоспорта.

Э то решение совета директоров японской компании объяснялось энергетическим кризисом 1973—1974 годов. Из-за нехватки бензина во всем мире одно за другим отменялись самые разные состязания — в том числе ралли "Монте-Карло" и Шведское ралли в январе и феврале 1974 года. Отношение общественности к автогонкам стало крайне негативным.

С другой стороны, и успехи "Тойоты" в мировом раллийном чемпионате к тому времени никак нельзя было назвать убедительными. В 1968—1969 годах южноафриканский филиал компании и тамошние продавцы машин этой марки выставляли экипаж в ралли "Монте-Карло". Но Яну Хеттеме ни разу не удалось добраться до финиша.

Годом позже японцы отправили в Монако уже настоящую заводскую команду. Для того же Хеттемы и для известного раллиста и кольцевика шестидесятых годов англичанина Вика Эльфорда из Страны восходящего солнца на пароходе прибыли два подготовленных раллийных автомобиля "Корона-MkII-GSS". Но механические неисправности и на этот раз не позволили закончить состязания.

Три неудачи подряд заставили "Тойоту" почти на два года отказаться от попыток проявить себя на раллийном фронте. Более того, следующее появление машин этой марки в Монте-Карло состоялось лишь десять лет спустя. Однако от планов участия в чемпионате мира

Первый опыт участия "Тойоты" в мировых ралли закончился сходом экипажа Я. Хеттема — Д. Мак-Фарлан в Монте-Карло в 1968 году.



фирма все же не отказалась. Предыдущие разочарования научили японцев более серьезному подходу: они решили не только подготовить автомобиль, но и найти первоклассного пилота.

В 1971 году таким, без сомнения, считался швед Андерссон, выигравший "Монте-Карло", "Сан-Ремо", "Акрополис" и "Аустриан-Альпин". А его штурман Дейвид Стоун был коротко знаком с некоторыми из европейских дилеров "Тойоты". Весной 1972 года "сватовство" состоялось, и стороны остались довольны друг другом. Летом Андерссон отправился в Японию, где на полигоне Азама испытал "Селику-1600GT". Машина, подготовленная инженерами "Тойоты" на основании опыта, накопленного в национальных раллийном и кольцевом первенствах, ничем особенно не выделялась. Мотор с двумя верхними распределительными валами и системой смазки с сухим картером был не слишком мощным. А классическая компоновка и пятиместный

кузов "купе-хардтоп", предназначенный в серийном варианте для любителей "тонок вокруг кафе", определяли большую массу машины.

Результаты, естественно, оказались не ахти. Девятое место Андерссона в дебюте, на RAC-ралли в декабре 1972-го. Восьмое — его же, на "Аустриан-Альпин" в сентябре следующего, 1973 года. Но уже тогда у "Тойоты" появилось новое оружие — "Королла-Левин", похудевшая по сравнению со своей старшей сестрой на двести килограммов. Что сразу же сказалось — в ноябре экипаж У. Бойс — Д. Вудз выиграл ралли "Пресс-он-Регардлесс" в США, принеся "Тойоте" первую победу на этапе чемпионата мира.

К следующему сезону японские инженеры оснастили "Короллу-Левин" 16-клапанной головкой цилиндров, подняв мощность сразу на 35 л.с., а Андерссон подготовил эту машину, получившую заводское обозначение TE27, спе-



Всего через полгода после образования "Тойота Тим Юрон" к команде Андерссона пришла первая большая победа. В августе 1975 года Ханну Миккола на "Королле-Левин" победил своих знаменитых соотечественников Алена, Лямпинена, Мякинена в ралли "1000 озер". А ведь в том сезоне блистали такие известные раллийные автомобили, как "ФИАТ-124-Абарт", "Пежо-504i", СААБ-96, "Опель-Аскона-195R" и даже сама "Лянча-Стратос".



“Селику-Твинкам-Турбо” называли “королевой Африки”. А вот на европейских этапах первенства ее исключительная прочность и надежность не могли компенсировать отсутствия привода на все колеса. На снимке — экипаж Ю. Канкунен — Ф. Галлахер на ралли “1000 озер” 1985 года, закончившегося для “Селики” аварией и сходом.



◀ “Селика-2000GT”, заменившая “Короллу” в 1976 году, так и не сумела повторить ее успех. Лучшим достижением машины, несшей заводское обозначение RA20, стало второе место Микколы в RAC-ралли 1977 года.

циально к ралли “Монте-Карло”. Кроме того, в команду пришел талантливый швед Бьерн Вальдегаард. Так что мощный и легкий автомобиль, да еще в руках прекрасных пилотов мог считаться уже одним из фаворитов чемпионата. К несчастью, вмешалась политика: из-за войны на Ближнем Востоке разразился мировой энергетический кризис, и все надежды “Тойоты” пошли прахом.

Обо всем этом и думал Уве Андерссон накануне встречи с высшим руководством “Тойоты”. Настроение было — хуже некуда. Да и кому это понравится — рубить дерево, только-только, кажется, готовое принести первые плоды. Некоторые японские знакомые советовали шведу обратиться непосредственно к доктору Тойоде. Говорили, что он — человек достаточно молодой, придерживается менее консервативных взглядов, чем большинство его коллег в совете директоров. И способен оценить выгоды, которые может принести автоспорт. Но Андерссон хорошо понимал, что все его рассказы о грядущих победах и всемирной славе “Тойоты” будут звучать не более чем красивыми сказками. Тем не менее после зрелого размышления Уве решил, что попытка — не пытка, и попросил аудиенции у Соичиро Тойоды.

Что конкретно говорил “играющий менеджер” раллийной команды правнуку основателя одной из крупнейших в мире промышленных компаний — остается только гадать. Но “сказки Андерссона”, по-видимому, произвели на доктора Тойоду сильное впечатление. Ибо Уве кроме финансовой и технической помощи получил карт-бланш на руководство раллийной командой.

Больше всех такому исходу событий изумился сам Андерссон. Окрыленный, помчался он в Европу, где сразу принялся за дело — ведь теперь Уве просто обязан был как можно быстрее и убедительнее доказать, что он не какой-нибудь сказочник.

В феврале 1975 года в Брюсселе открылась небольшая мастерская “Тойота Тим Юроп”, где из частей и агрегатов, присылаемых из Японии, началась сборка раллийных автомобилей для чемпионата мира. Людей в свою команду Андерссон отбирал тщательнейшим образом. Причем не только пилотов или штурманов, но инженеров и даже механиков. Тогда же, в 1975 году, в ТТЮ из “БМВ Рэйсинг” пришел немец Герд Диккс, ставший на следующие два десятка лет “левой рукой” Андерссона — главным специалистом по двигателям. В роли “правой

руки” выступал бывший штурман шведа Хенри Лиддон, отвечавший непосредственно за подготовку машин к каждому соревнованию.

Усилия Андерссона и его единомышленников стали приносить плоды удивительно быстро. В мае Уве и Арне Хертц выиграли “тренировку” в виде этапа чемпионата Европы, в июле — финишировали третьими в Португальском ралли, а в августе “сказка стала былью”. Ханну Миккола победил в знаменитом финском ралли “1000 озер”.

Столь быстрый успех, очевидно, убедил ру-

К “Акрополису” 1989 года инженерам ТТЮ с мощностью, но и заставить “Селику” бороться. Однако уже после третьего СУ влились — в жертву минимальному весу бы-



◀ Комплекс ТТЮ не-
подалеку от Кель-
на. На переднем плане
— административное
здание, справа позади
— завод. Подъемный
кран, возвышающийся
над его крышей, — сви-
детельство того, что
“Тойота Тим Юроп”
вновь расширяется.



ководство "Тойоты" в правильности принятого решения. Соичиро Тойода вскоре стал президентом компании, а Уве Андерссон превратился в эдакого удельного раллийного князька. В дела его, памятуя о хороших отношениях шведа с самим боссом, остальные чиновники компании старались не вступать. Все же просьбы Андерссона о тех или иных технических изменениях выполнялись беспрекословно, хотя и не сказать, чтобы особенно быстро.

Между тем безбедное существование ТТЮ во второй половине 70-х — начале 80-х годов нельзя не признать по меньшей мере странным. Ведь если взглянуть на итоги чемпионатов мира, то обнаруживается полное отсутствие среди его победителей гонщиков "Тойоты". Больше того, на протяжении шести сезонов лишь семь раз эта японская марка появлялась среди призеров отдельных этапов.

Что же такое наговорил Андерссон Тойоде? Какие сказочные перспективы наобещал, если руководство компании столько лет мирилось с неудачами? В том-то и дело, что... никаких! С самого начала "Тойота" ограничила спортивный бюджет достаточно скромной суммой. Участвовать в чемпионате мира по полной программе (а значит, и рассчитывать на победу в первенстве) на эти деньги было невозможно, о чем Андерссон и предупредил начальство. Но в ответ услышал: "Не волнуйтесь, мы будем стартовать лишь там, где это нам выгодно с точки зрения рекламы на местном рынке. А рука дающего не оскудеет, в этом можете не сомневаться".

Не изменилось это положение даже с введением в 1982 году группы В. Большинство фирм — участниц чемпионата — тратили огромные деньги на разработку и производство сверхмощных, сверхбыстрых и сверхдорогих прототипов. "Тойота" и на этот раз решила ограничиться относительно дешевым компро-

миссом. Лишь на 1985 год был запланирован дебют настоящего полноприводного "турбомонстра" группы В. А пока на базе обычной "Селики-2000GT" (RA63) решили построить временного заместителя будущей "бэшки" — "Селику-Твинкам-Турбо" с наддувным мотором, но с приводом только на заднюю ось.

Но недаром, видимо, говорят, что нет на свете ничего более постоянного, нежели временное. С разработкой полноприводной машины возились непозволительно долго и вышли на финишную прямую только к лету 1986 года. Как раз тогда, когда стало ясно, что группа В доживает последний сезон. А "Селика-Твин-

кам-Турбо" между тем осталась в памяти почитателей ралли как "королева Африки". На европейских этапах чемпионата полноприводные "Ауди" и "Пежо" не оставляли "Тойоте" никаких шансов. Зато в "Сафари" и Кот д'Ивуаре, где на первый план выходила надежность автомобиля, "Селика" проявила себя с самой лучшей стороны. Шесть побед за четыре года — результат говорит сам за себя.

Но запрещение группы В поставило крест и на "африканской королеве", и на так и не появившейся ее полноприводной наследнице, а смена техтрегований вновь озадачила не слишком расторопных инженеров "Тойоты".

Семь раз за последние 11 лет победителем кенийского "Сафари" становилась "Тойота". На снимке — "Селика-GT-Four" RA165 экипажа М. Эрикссон — Н. Грист, занявшего второе место в 1991 году.



"Тойота Тим Юроп" образца 1992 года — Уве Андерссон беседует с Армином Шварцем, Маркку Аленом и Карлосом Сайнсом. Победа в "Сафари-92" дала наконец возможность ТТЮ выиграть заводской зачет чемпионата мира. Но после неудач во Франции и Греции стало ясно, что "Лянчу" догнать будет. Тогда все усилия команды Андерссон направил на личное первенство, и план его с блеском удался — Сайнс во второй раз принес "Тойоте" титул чемпиона мира.





Двигатели присылают из Японии в Кельн в разобранном виде. Все детали проходят тщательнейшую проверку с микрометром, после чего в случае необходимости доводятся вручную (поршни, например, проходят ручную обработку в обязательном порядке). Неудивительно, что каждый мотор собирают двести часов. Всего же через механиков ТТЮ за год проходит сотня двигателей.

"Лянча" и "Ауди" группы А с приводом на все колеса побеждали в 1987 году, а "Супра" классической компоновки не могла с ними справиться не только в Европе, но уже и в Африке. Однако именно тогда в судьбе ТТЮ наметился решительный поворот.

В сентябре 1987 года рядом с автобаном в нескольких минутах езды от Кельна открылся новый завод "Тойота Тим Юроп". А в феврале 1988-го в Токио дебютировала "Селика-GT-Four", первая полноприводная раллийная "Тойота". Кроме того, спонсором ТТЮ стал "Филип Моррис", а пилотами — двукратный чемпион мира Юха Канкунен, Вальдегаард и Кеннет Эрикссон. Все это означало, что Андерссон и его "конюшня" начинают настоящую атаку на титул и в личном, и в командном зачете.

На доводку машины ушло полтора года. Казалось, что конца этому не будет — стоило вытащить хвост, увязали уши: никак не удавалось найти оптимальный баланс между мощностью, массой и надежностью. И все же се-

"Главный моторист" "Тойота Тим Юроп" Герд Диккс. Когда двадцать лет назад он пришел к Андерссону, двигателями занимались трое наемных механиков. Сейчас под началом бывшего инженера "БМВ Рэйсинг" девять высококвалифицированных механиков. Среди которых, кстати, один наш соотечественник — бывший механик С. Алясова!



Сборочный цех ТТЮ. На снимке — две "Селики-GT-Four" RA185 ожидают отправки в Испанию, где через день стартует "Ралли Каталунья".



зон-90 Карлос Сайнс, Бьерн Вальдегаард, Микаэль Эрикссон и Армин Шварц начинали фаворитами. Первый из них выиграл в Греции, Финляндии, Новой Зеландии и Британии и стал чемпионом мира, второй добавил победу в Кении, а вместе они привели "Тойоту" к командному "серебру".

Естественно, успехи этого и следующего сезонов, когда Сайнс принес "Тойоте" победы в Монте-Карло, Португалии, Франции, Новой Зеландии и Аргентине, а Шварц — в Испании, сделали положение Андерссона и его ТТЮ в "Тойота Мотор" прямо-таки привилегированным. Достаточно сказать, что при разработке новой "Селики" не Уве просил японских инженеров изменить то-то и то-то в конструкции уже существующей модели, а главный инженер проекта серийной машины Накагава во всем слушался указаний шведа. Более того, европейское отделение компании заявило, что

не станет продавать машины, "если ими будет недоволен Андерссон".

И очередная "Селика", теперь уже ST185, стала чемпионкой мира, принесла "Тойоте" оба высших титула в сезоне-93, а еще через год повторила это достижение. Можно, конечно, сослаться на уход "Лянчи", "Ауди" и "Пежо". Можно объяснить причины успехов японских машин просчетами и нерешительностью "Форда", "Рено", "Фольксвагена". Но чтобы понять, что же в действительности лежит в основе побед "Селики" на трассах Африки, Америки, Австралии, Ев-

ропы, заглянуть в окрестности Кельна.

Теперь это самое настоящее промышленное предприятие, а не кустарная мастерская, какой была фабрика в Брюсселе. В центре его, окруженное восемью небольшими цехами-участками — моторным, трансмиссий, кузовным, окраски, электроники, подвески, композитных материалов и компьютерного проектирования — расположено просторное помещение для сборки. Кроме этих цехов, пройти в которые не составляет особого труда, существует еще и совершенно секретный отдел исследований и перспективных разработок. Словом, если бы двадцать лет тому назад Андерссон рассказал обо всем этом доктору Тойоде, тот почти наверняка выпроводил бы шведа за дверь. Впрочем, может быть, Уве как раз все и рассказал, прибавив совсем уж невероятную байку про пять чемпионских титулов? А Соичиро Тойода просто поверил. //

1	2	3	4	5	6	7	8
"Корона-Хардтоп" (RT55)	1968—1969	4—1587	110/6200	—	4120/2420	2	—
"Корона-MkII-GSS"	1970	4—1858	170/6500	—	4300/25101	—	—
"Селика-1600GT" (TA22)	1972—1975	4—1588	150/6800	1050	4165/2425	10	—
"Королла-Левин" (TE20)	1973—1974	4—1588	150/6800	850	3955/2335	3	1
"Королла-Левин" (TE27)	1974—1977	4—1588	185/7500	800	3945/2335	12	1
"Селика-2000GT" (RA20)	1976—1978	4—1968	200/7500	1000	4330/2500	13	—
"Селика-2000GT" (RA40)	1978—1982	4—1988	230/8000	1000	4330/2500	22	—
"Селика-2000GT" (RA63)	1982	4—1998	240/9000	1000	4435/2500	3	1
"Селика-Твинкам-Турбо" (TA64)	1983—1986	4T—2090	370/8000	1100	4284/2500	16	6
"Супра-3.0" (MA70)	1987	6—2954	260/6600	1350	4620/2595	2	—
"Супра-Турбо" (MA70)	1987—1989	6T—2954	290/6400	1420	4620/2595	3	—
"Селика-GT-Four" (ST165)	1988—1993	4T—1988	295/6000	1100	4365/2525	45	13
"Селика-GT-Four-RC" (ST185)	1992—1994	4T—1988	299/5700	1100	4410/2525	32	19
"Селика-GT-Four" (ST205)	1994—	4T—1998	300/5600	1200	4420/2535	2	—

1 — модель (заводское обозначение); 2 — годы участия в чемпионате мира; 3 — число цилиндров и рабочий объем двигателя; T — турбонаддув; 4 — мощность, л.с. при об/мин; 5 — сухая масса; 6 — длина/база, мм; 7 — этапы чемпионата мира, в которых участвовал; 8 — победы.

ПЕРВАЯ ЛЕДИ

В. МЮЛЛЕР



Дети богатых родителей обычно не страдают от недостатка развлечений. Вот и Мишель, старшая дочь Пьера Мутона, почтенного рантье из французского городка Грасс в свои двадцать с небольшим успела позаниматься и горными лыжами, и теннисом и плаванием. Но разговоры о ралли и пестрые комбинезоны автогонщиков, расшитые разноцветными наклейками, никогда ее не привлекали. Слишком шумно и пахнет бензином. Вот почему так удивило темноволосую улыбчивую девушку предложение молодого итальянца, с которым она познакомилась за три недели до этого на одной вечеринке. «Ты не хочешь прокатиться на Корсику? — спросил Тайби между двумя бокалами шампанского, когда они вновь встретились за столиком маленького кафе в Грассе. — Там будет ралли, мы с приятелем собираемся участвовать».

Немного подумав для виду, — уговорам обаятельного черноглазого итальянца, работавшего на соседней ферме, положительно, противиться было невозможно, она согласилась поехать на Корсику.

Поддержал Мишель и отец, выдав на дорогу несколько сотен франков: ему импонировало новое увлечение дочери. Пьер Мутон был страстным поклонником автогонок и, если бы не ранение в ногу во время войны, наверняка сам бы уселся за руль спортивного автомобиля. Бог не дал ему сыновей, но, кто знает, может быть, у дочери что-нибудь получится. И все же, оплатив увеселительную поездку Мишель на родину Наполеона, он вряд ли предполагал, что через какой-нибудь десяток лет его родная дочь станет первой женщиной, кому в равном бою удастся обойти всех сильнейших пилотов-мужчин на трассах раллийного чемпионата мира.

Итак, в октябре 1972 года пухленькая Мишель попала на Корсику. Во время тренировок она тряслась на заднем сиденье подержанного «Пежо» Тайби. Своими глазами девушка впервые увидела, как составляют штурманскую легенду, узнала, что такое разведка трассы и поиск оптимального пути прохождения поворотов. Неожиданно она поняла, что

именно это производит на нее наиболее сильное впечатление, затмевая все остальное.

Вот почему, вернувшись домой, Мишель заявила отцу, что в январе поедет на ралли "Монте-Карло". Но уже не в качестве пассажирки на тренировках, а в роли штурмана. "Пежо-204" экипажа Тайби-Мутон стартовал в ралли "Монте-Карло-73". Закончилось все довольно быстро. На скоростном участке "Бурже" они попали в аварию, но все же смогли продолжить борьбу. А через несколько десятков километров их настигла метель. Итало-французский экипаж оказался в числе тех, кто не успел пройти этот сложный и опасный участок до снежной бури. После четырехчасового ожидания организаторы сняли отставшие автомобили с трассы. Конечно, ужасно обидно сойти не по



собственной вине, но горячие протесты "частников" оказались напрасными — ралли для них закончилось.

Неудача не обескуражила Мишель и ее дружка, они сразу же стали готовиться к следующим состязаниям в Альпах. Но в дело неожиданно вмешался Пьер Мутон. Ему не понравился "Пежо-204", а еще больше — самоуверенный итальянец. Поэтому папаша поставил условие: если Мишель расстанется с Тайби, он купит ей новый автомобиль. Мутон не колебалась даже для виду, и через несколько дней у отцовского дома в Грассе стоял сверкающий свежей краской красавец "Альпин-Рено-А110".

Это была не просто машина, а лучший раллийный автомобиль того времени, и Мишель страстно захотелось самой сесть за руль. Поэтому вскоре она подала заявку на участие в "дамском" ралли "Париж-Сен-Рафазль". Штурманом экипажа стала ее подруга — Маринетт Фурьо. Правда, итог их совместного дебюта оказался неутешительным. На пункте контроля времени в Альби Маринетт побежала к судьям отмечать контрольную карту, когда Мишель только выезжала из за-

крытого парка. Хронометристы не заметили ошибки, зато от внимания мужа одной из раллисток это не ускользнуло. Экипаж Мутон-Фурьо "наградил" штрафным временем, которое отбросило француженок далеко назад.

Второй блин тоже оказался комом, но и это не обескуражило Мишель. Не огорчился и Пьер Мутон, который стал не только спонсором, но и менеджером, и тренером экипажа дочери.

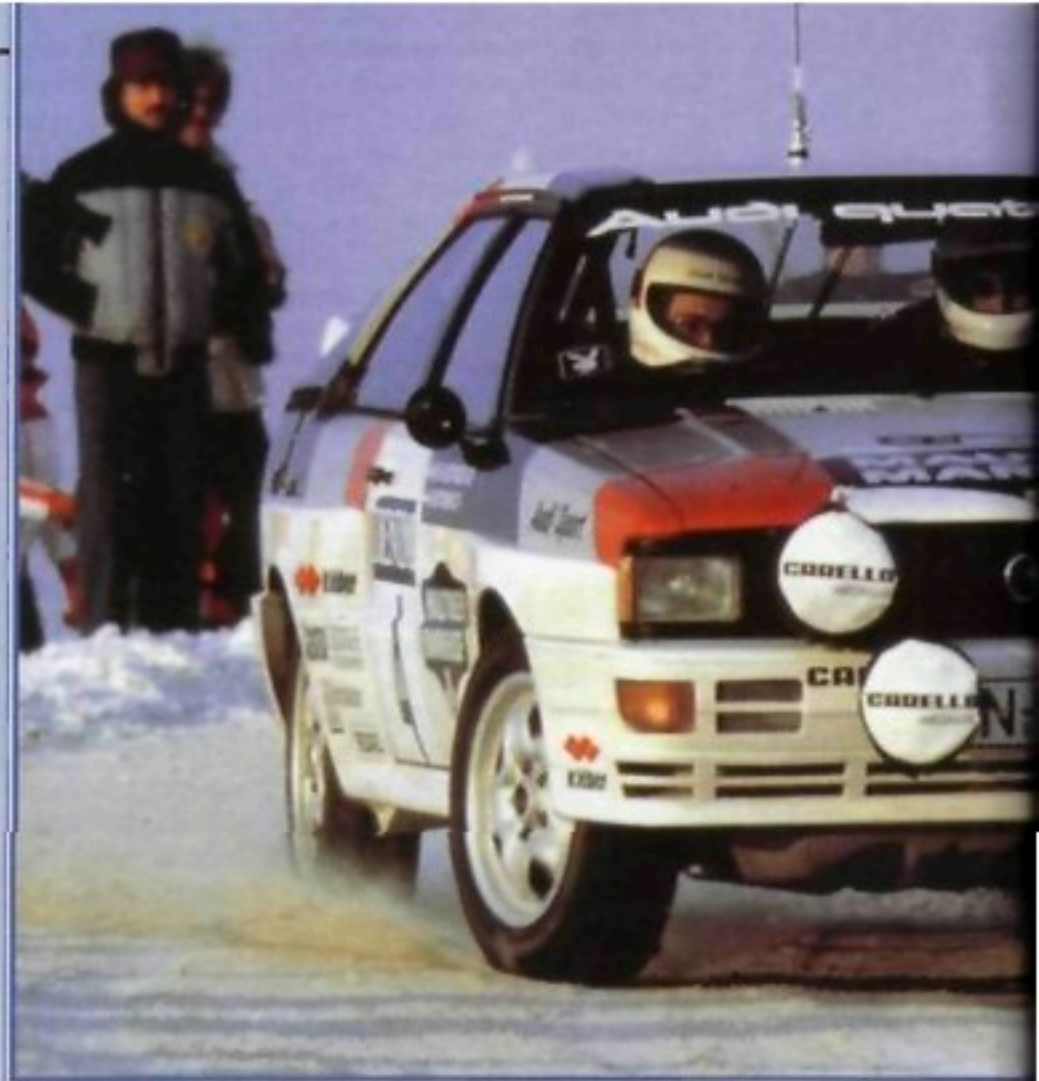
Упорство, с каким Мишель осваивала трудные дороги ралли, не могло не вызвать уважения. Уже в следующем сезоне она завоевала "Дамский кубок". Но бороться с женщинами француженке скоро надоело. Поначалу мужчины не слишком опасались новоявленной соперницы по национальному чемпионату. Однако первая победа Мишель на этапе — пока, правда, лишь в своей группе — заставила их задуматься. А уже в сезоне-75 Мишель посрамила представителей сильной половины человечества, завоевав большой серебряный кубок за общую победу.

Этот успех стал переломным. Победив раллистов-мужчин во французском чемпионате, почему бы не пометать о мировом первенстве? Но вот что любопытно, через несколько лет сама Мишель призналась: "Я вообще стараюсь никогда не предаваться мечтаниям — бесполезная трата времени. Когда мне чего-то очень хочется, я борюсь за это изо всех сил".

Справедливости ради стоит сказать, что все усилия француженки могли бы и не увенчаться успехом, если бы на пути к раллийному пьедесталу ей время от времени не попадались великодушные и сильные друзья-соперники. Первым ее настоящим учителем стал один из лучших французских пилотов Жан-Клод Андроэ. Именно его стараниями в конце семидесятых Мутон получила приглашение от команды "ФИАТ-Франция". За рулем "ФИАТ-131-Абарт" у Мишель появилась возможность выйти-таки на мировой уровень. Сезон 1980 года принес ей седьмое место в "Монте-Карло" и пятое на Корсике.

И тут француженке вновь повезло. Никто еще не ведал тогда, что раллийный мир стоит на пороге "полноприводной революции". Мутон же позвали в команду "Ауди", никогда раньше не блиставшую в этом виде автоспорта. Зато в январе 1981 года

"Семейный завтрак"
накануне старта "Акрополиса-84". В команде "Ауди" царит, кажется, полная идиллия. Слева направо — Мишель Мутон, Ханну Миккола, Бьерн Седерберг, Арне Херц, Фабриция Понс, Кристиан Гайстдёрфер и Вальтер Рёрль.



немецкая фирма омологировала в ФИСА свою новую модель — "Кваттро". Едва заключив контракт, Мишель разбила новенькую машину на тренировке. Но авария лишь раззадорила Мутон, и она, словно одержимая, стала осваивать полноприводный автомобиль.

Карьера Мишель в "Ауди", как практически каждый новый этап ее раллийной жизни, началась с неудачи. На старте "Монте-Карло" 350-сильный мотор "Ауди" остановился. Мишель потеряла много времени, подоспевшие механики слили остатки бензина, в который попала вода, и залили новый. Увы, посторонняя помощь была оказана вне зоны сервиса — дисквалификация.

Уже через месяц в Португалии Мутон финишировала четвертой. Мало кто знал тогда, как Мишель была благодарна Ханну Микколе. В "Ауди" он стал для нее тем человеком, кем был Андроэ в ФИАТе. Финн рассказывал

обо всех технических решениях, подборе шин, коварных участках трассы. 39-летний блондин с прищуренным взглядом умных глаз был первым испытателем "Кваттро" и теперь заставлял свою партнершу оттачивать стиль езды на каждом спецучастке. И в Португалии Мишель опередила учителя, принеся "Ауди" свои первые очки в чемпионате.

А в Сан-Ремо Мутон стала первой женщиной, выигравшей этап мирового первенства. Со старта она задала такой темп, который оказался под силу только будущему чемпиону мира Ари Ватанену. Финн и француженка попеременно лидировали на протяжении всего ралли. Перед последним днем Мутон опережала "Эскорт" Ватанена всего на 34 секунды. Ночью, когда все участники уже отправились спать, Мишель села за руль и рванула в горы тренироваться. А утром следующего дня Ватанен улетел на первом же допе.



"Ауди-Кваттро", на котором Мишель дебютировала в ралли "Монте-Карло" 1981 года.

ные поздравления. Шампанское в этот вечер казалось ей самым вкусным в жизни.

Когда в начале июня Мишель выиграла "Акрополис", обойдя Рёрля почти на четверть часа, впечатлительные журналисты окрестили сезон-82 "борьбой юной орлеанской девицы против Робин Гуда".

В Бразилии, где под бесконечным тропическим ливнем из 55 стартовавших экипажей до финиша добрались только пять, Мутон и Понс выиграли у немцев Рёрля и Гайстдёрфера больше получаса. А в Сан-Ремо проиграли всего 45 секунд. Судьба чемпионской короны должна была решиться в Африке, на трассе "Бандама ралли", проходившего по дорогам Берега Слоновой Кости.

Поначалу все складывалось по плану "Ауди", разработанному специально для этого состязания. После 4500 километров Мутон на 18 минут опережала немца, но в жарком и влажном африканском климате начались проблемы с электроникой. Потом развалилась коробка передач, и "Аскона" Рёрля вышла вперед. И в этот момент Мишель сообщили, что умер ее отец. Человек, сделавший все, чтобы она стала первой леди в ралли. Фабрисия Понс, ее штурман и давняя подруга, предложила Мишель сбросить темп, чтобы добраться до финиша и перенести борьбу с Рёрлем на последний этап. Мутон ответила: "Я думаю сейчас не о чемпионате мира. Я должна выиграть это ралли в память о моем отце".

Нервное напряжение достигло апогея. Во внезапно возникшем тумане на скорости 150 км/ч "Ауди" вылетел с трассы, и в густом кустарнике Фабрисия потеряла стенограмму. Дальше Мишель вела машину только по дорожной легенде. Даже тому, кто ни-

когда не сидел за рулем раллийного автомобиля, легко представить себе, что такое мчаться по африканскому проселку на громадной скорости, не зная, что ждет тебя за следующим поворотом. На одной из развилок Мутон бросила машину влево. Промаш! Выбравшись на верную дорогу, она попробовала вновь набрать темп, но через пару километров все же не удержала машину на трассе, после чего никакие механики помочь уже не могли. Вальтер Рёрль выиграл ралли и стал чемпионом мира.

Трудно сказать, что именно случилось потом — может быть, это поражение, а может, смерть отца выбили Мишель из колеи. Не исключен и такой вариант — боссов "Ауди" разочаровала неожиданная эмоциональность — пан или пропал, — стоившая команде чемпионской короны. Как бы то ни было, следующий сезон Мишель провела в тени Ханну Микколы, превратившись в самого обычного "второго номера". Четвертое место в Швеции, второе — в Португалии, третье — в "Сафари". Лишь в Новой Зеландии удача, казалось, готова была наконец улыбнуться Мишель. После изнурительной двадцатичетырехчасовой гонки она опережала Рёрля. Уставший Вальтер перед последним этапом удивлялся: "Откуда эта женщина берет столько сил?". На что не менее немца измученная Мишель улыбнулась: "В женщине заложен природный инстинкт, сила, дающая жизнь. Этого нет у мужчин".

Но и в Новой Зеландии мотор "Ауди" не выдержал. То же самое произошло в Аргентине. А 16 место в "1000 озер" окончательно закрепило за Мишель славу "поджигательницы моторов". Неудивительно, что в следующем 1984 году француженка стала подыскивать себе новое место. Появилось даже желание уйти, но после долгих раздумий она поехала на американскую горную гонку "Пайкс Пик" в составе команды "Пежо". В следующем году вновь вернулась в "Ауди",



чтобы принять участие в доводке сверхмощной "Ауди-Кваттро-S1".

Однако полоса везения, похоже, прошла окончательно. Новая машина принесла Мишель лишь проблемы и разочарования. И француженка вновь ушла в "Пежо". Некоторое время она пыталась пилотировать "Пежо-205T16", но ее стиль езды, годами выработанный в "Ауди", не позволял справиться с тяжеловатым "Пежо". Новая версия "Пежо-205T16" — "Эволюсьон-2" — оказалась настолько мощной, что Мутон просто не сумела с ней справиться. Мишель поняла — пришли новые времена, новые автомобили, которые уже, увы, не для нее.

В тихом отцовском доме в Грассе, что в 20 километрах северо-западнее Канн, в 1987 году Мишель родила дочь Джессику. Потекла степенная размеренная жизнь. "Иногда я встаю в семь утра и на целый день сажусь рисовать, — вспоминала Мутон. — Или забираюсь с фотокамерой в горы. Вечером мы собираемся с друзьями поболтать или поиграть в карты".

Правда, изредка в стильном доме в Грассе звонил телефон, и Мишель срывалась на встречу с шефом "Пежо" Жаном Тодтом поделиться последними новостями. Видимо, в одну из таких встреч она и решила вернуться в раллийный мир, но уже в новом качестве — организатора соревнований. Так родилась идея "Гонки чемпионов", своего рода встречи ведущих раллистов мира. И первая леди раллийного королевства вновь оказалась среди сильнейших мира сего.

В новом 1982 году претендентов на победу в зачете марок осталось только двое — "Ауди" и "Опель". Начиная самый успешный и самый изнурительный год в карьере первой леди ралли. В Швеции, на снежных трассах, традиционно негостеприимных для всех нескандинавских пилотов, она сумела удержать пятое место. В Португалии, на одном из тяжелейших спецучастков улетел с дороги Миккола и бремя "первого номера" команды легло на хрупкие плечи мадемуазель Мутон. В сплошном тумане, почти при нулевой видимости, Мишель к середине гонки опережала Вальтера Рёрля — главного соперника из "Опеля" — на 43 секунды. Немец умел ездить в тумане, но, видимо, не смог пережить лидерство женщины. Ошибка — и его "Аскона" совершила головокружительный полет.

На финише собралась, казалось, чуть не вся Португалия. Каждому хотелось поговорить с удивительной женщиной, взять автограф у победительницы чемпионов. Но расправившаяся со всеми раллийными асами на трассе, Мишель не сумела совладать со своими собственными чувствами. Бросившись к своему "Кваттро", она запустила мотор и рванула с пробуксовкой, достойной старта формулы 1, в сторону закрытого парка. В туче густой пыли на финише осталась толпа недоумевающих болельщиков.

Лишь к вечеру Мишель взяла себя в руки и до глубокой ночи несла вахту в местной дискотеке. Француженка прохаживалась с бокалом среди болельщиков и принимала многочислен-

Мишель с дочерью Джессикой вновь среди своих старых друзей во время "Гонки чемпионов" 1994 года.





ОБРОК НА ТАЛАНТ

Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА

Сколько раз мне приходилось бывать на заключительных пресс-конференциях чемпионатов мира по зимнему спидвею — и не счесть. Обычно они проходят скучно, уныло, словно их готовит один человек, не особенно разбирающийся в тонкостях мотоциклетных гонок по ледяной дорожке. Вопросы не блещут разнообразием: журналисты интересуются биографическими справками героев соревнований, уровнем организации первенства, в лучшем случае — тонкостями тактической борьбы. На этот раз в подмосковном Красногорске, где проходил первый из пяти этапов юбилейного 30-го личного чемпионата мира — Гран-при России, все было иначе.

Началась пресс-конференция с легкой разминки для россиян Вячеслава Никулина, Александра Балашова и шведа Пер-Олова Сирениуса, занявших во второй день соревнований места соответственно с первого по третье. Журналисты деликатно поинтересовались, допускают ли они помощь своим соотечественникам в виде подарков зачетных очков в заездах. Гонщики не поняли подвоха и единодушно ответили нет, а Сирениус даже несколько раз просил слова и убеждал, что при нынешней пятиэтапной системе чемпионата никто на такое не пойдет, поскольку даже одно потерянное очко может сказаться на окон-

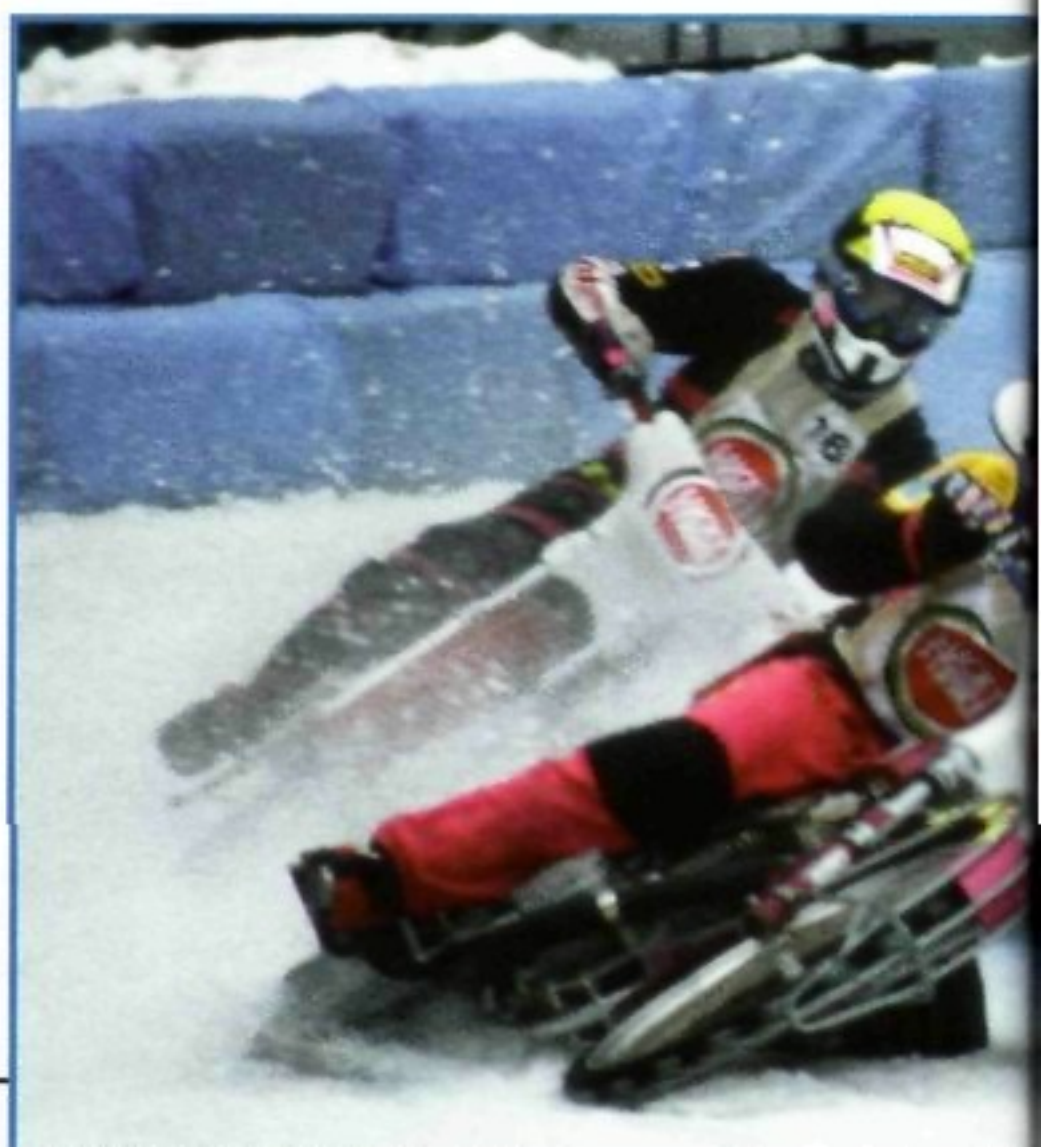
чательном результате. Честно говоря, верилось в это с трудом: все видели, как Сирениус со Свенссоном сообща отбивали атаки соперников, не очень беспокоясь, кто из них будет первым на финише, отложив личный спор до заключительного заезда. Такой же тактики в некоторых эпизодах придерживались и братья Ивановы. К тому же присутствующие на пресс-конференции должно быть еще не забыли незыблемый принцип бывшей сборной СССР — работать всем на лидера. Между тем руководство главной команды России осталось, что называется, постсоветским.

Впрочем, по-настоящему страсти разгорелись, когда пишущая братия поинтересовалась мнением тройки призеров Гран-при России по поводу решения десятикратного чемпиона мира Юрия Иванова и обладателя трех золотых медалей первенств его брата, Сергея, выступать за Польский моторный союз. Кстати, на предстартовой пресс-конференции похожий вопрос я задал президенту трековой комиссии ФИМ Гюнтеру Сорберу: "Не превратится ли чемпионат мира в открытое первенство России, если примеру братьев Ивановых последуют другие наши гонщики?" Господин Сорбер ответил решительно и даже в несколько раздраженном тоне, словно ему надоело парировать подоб-

ные наскоки: "Мы получили официальное разрешение на этот счет от Мотоциклетной федерации России. ФИМ интересуется не количество национальных флагов на соревнованиях, а прежде всего сильный и ровный состав участников чемпионата".

Тогда журналисты проглотили это, по меньшей степени, спорное мнение: над стадионом шел проливной январский дождь, и официальные лица спешили решить последние

проблемы с сохранением ледяной дорожки. Теперь же, когда соревнования закончились, настало время докопаться до истины, тем более что мотивы ухода братьев Ивановых, как стало известно, носили явно финансовую окраску. Ответ Пер-Олова Сирениуса был лаконичным: "Засилие российских спортсменов в мировом чемпионате подорвет его многоэтапную идею: снизится интерес зрителей в тех странах, где пройдут Гран-при, а также со-



стороны спонсоров и телекомпаний, которые финансируют первенство". Думается, это мнение ближе к истине, чем то, что высказал главнокомандующий трековыми гонками.

Масло в огонь подлили слова Вячеслава Никулина и Александра Балашова: дескать, они не исключают возможности выступлений в ближайшем будущем за зарубежные национальные федерации. Журналисты пошли в лобовую атаку. И нашим гонщикам ничего не оставалось, как поведать свою грустную историю.

Вячеслав Никулин: "Один мотоцикл "Ява" мне купил спонсор, второй — предоставил Центральный автотоклуб России. Стоимость его я готов был оплатить в рассрочку, хотя, разумеется, денег лишних не имею, дома два последних месяца не получал зарплату. Однако надеялся в ходе чемпионата поправить свое материальное положение за счет призовых на этапах Гран-при, которые выдаются Международной мотоциклетной федерацией. Но в ЦАМКе меня заставили подписать контракт, по которому я обязан отдавать в кассу клуба половину заработанных денег. Справедливость, на которую мы все уповаем, рухнула. Какие-то налоги безусловно нужны, но не в таких размерах! Это откровенный грабёж".

Александр Балашов: "Два последних года я был незави-

Дважды в Красногорске поднимались на пьедестал почёта 47-летний ветеран Пер-Олов Сирениус и самый молодой участник серии Гран-при 24-летний Сергей Никулин.

сим, поскольку выступал по контракту за немецкую фирму Рольфа Кольба, оставаясь тем не менее российским гонщиком. Не ему, а своей стране принес за это время золотые медали за победы в двух командных и одном личном чемпионатах мира. Но Рольф оказался жуликом-профессионалом. Мало того, что мы с моим механиком Владимиром Белоноговым часто вкалывали дармовыми рабочими в его фирме, разбирая на детали и узлы старые автомобили для продажи, на чем делает бизнес наш шеф, но он еще и обманул нас, практически ничего не выплатив по заранее составленному договору. И вот теперь мне, как Никулину, в ЦАМКе выкрутили руки и заставили подписать контракт на тех же кабальных условиях.



Но от клуба я ничего не получил: два мотоцикла для выступлений в чемпионате купил СТК Первого государственного подшипникового завода, в каких-то дополнительных услугах, за которые надо платить, не нуждаюсь. Мне предлагали в нынешнем сезоне выступать за Казахстан без каких-либо предварительных условий. Кстати, я там родился, там до сих пор живут мои родители. Но остался верен России и за такое решение был наказан. Наша беда в том, что мы, гонщики, разобщены большую часть года: я москвич, другие — из Красноярска, Дальнегорска... Разбираются с нами поодиночке, пользуясь тем, что не можем собраться вместе перед подписанием контракта".

Думается, горькие, но спра-

ведливые по сути заявления двух бесспорных лидеров отечественного зимнего спидвея требуют послесловия. Центральный автотоклуб России, некогда влиятельная организация в бывшем СССР, занимавшаяся развитием всех видов автоспорта, в последнее время значительно трансформировался. По разным причинам он стал практически чисто спидвейным. И призовые деньги ледовиков, понятно, не лишние в его копилке.

Не потому ли столь ревниво относятся там к проявлению всякой самостоятельности спортсменов? Даже в том, что касается технического обеспечения. С голландцем Ролофом Тайсом, в прошлом участником многих чемпионатов мира по мотогонкам на льду, я беседовал в

Как знать, может быть, именно сейчас Александр Балашов обсуждает с Ролофом Тайсом планы будущего сотрудничества.





В первый день Гран-при России при температуре $+3^{\circ}$ организаторам, чтобы сохранить лед в нормальном состоянии, приходилось применять для его заморозки жидкий азот. Однако мягкая дорожка была слишком коварной: Роберт-Ян Муннеком из Голландии оказался в оградительных тюках после падения в финальном заезде за 9—12 места (фото справа).

закрытом парке Гран-при России. Сейчас он подготовил мотоциклы для трех братьев Ивановых — Юрия, Сергея и Валерия, взялся помогать им транспортом для переезда на все Гран-при нынешнего сезона.

— Я не богат, — горячился Ролоф, — и не собираюсь зарабатывать на ваших ребятах, у меня другой бизнес. Точнее назвать меня фанатом. Опыт настройки двигателей, как у бывшего гонщика, есть, база для работы тоже. Помимо братьев Ивановых на моем двигателе сейчас едет швед Стефан Свенссон и в скорости никому не проигрывает. А ведь он не полностью залечил тяжелую травму, полученную в прошлом году. Я не раз ранее и здесь, в Красногорске, добивался от ваших руководителей Федерации разрешения взять под свою опеку Александра Балашова, Вячеслава Никулина, Владимира Фадеева, но ответа — да или нет — никак не получаю.



Между тем повод задуматься над уровнем подготовки техники наших гонщиков, как показал Гран-при в Красногорске, явно существует. Бесспорный лидер прошлого года чемпионата Александр Балашов, опередивший тогда серебряного призера Пер-Олова Сирениуса аж на 38 очков, имел здесь за два дня три схода из-за обидной неисправности — отказывала система зажигания.

Кстати сказать, 28-летний москвич сразу же завоевал в Красногорске огромную популярность. Может быть, энтузиазма в поддержку Александра добавили зрители, прибывшие автобусами из Саранска, где проходили два предыдущих чемпионата мира, и болельщики из Германии, явно симпатизирующие нашему гонщику. Но основная причина, думается, в ином: Балашов, как никто другой, умеет показать, что уважает и любит публику, собравшуюся на стадионе, не делит свои

заезды на важные и проходные. В своем втором заезде первого дня Александр, уже имевший одну победу, встречался с Юрием и Сергеем Ивановыми, а также опытным гонщиком из Германии Михаэлем Лангом. Засидевшись как всегда на старте, он в привычной для себя манере уже в повороте вышел вперед, но на прямой мотор вдруг чихнул и замолк — упущены верные три очка. История повторилась в 16-м заезде. Вновь Балашов начал гонку только третьим. Сперва легко разделался с голландцем Робертом-Яном Муннеком, а затем уперся в дуэт Сирениус — Свенссон. Шведы неслись плечо к плечу, перекрывая все пути для обгона. Все же на последнем повороте Александр нашел лазейку: к финишной прямой он устремился первым, но вновь отказала система зажигания. С девятью очками Александр уже не мог претендовать на уча-

стие в главном финале, где разыгрываются соответственно 20, 18, 17 и 16 очков в общий зачет чемпионата.

Убедительнее всех в субботу выглядел Сергей Иванов. Он выиграл четыре заезда и в одном уступил Вячеславу Никулину. Как обычно ровно, без срывов, выступали Сирениус и Свенссон. Тряхнул стариной, прежними бойцовскими качествами 41-летний финн Ярмо Хирвасойя. Только явный срыв в последнем заезде с Балашовым, Станиславом Кузнецовым и шведом Ола Вестлундом вычеркнул его из числа кандидатов в призеры. Очень сильно провел свои начальные заезды бронзовый призер прошлого года чемпионат Никулин, но потом он сник и с трудом попал в главный финал вместе с Сергеем Ивановым, Сирениусом и Свенссоном. В победе "пана" из Варшавы, пожалуй, мало кто сомневался. Но Вячеслав не дал никаких шансов соперни-

кам: он лидировал с первых до последних метров дистанции. А Иванов финишировал лишь четвертым. На награждение обладателя Гран-при Никулина, призеров Свенссона и Сирениуса вывез Балашов за рулем снегохода. Как говорится, любишь кататься — люби и саночки возить.

В первый день было два падения. Наш Владимир Лумпов отделался легким ушибом, а вот над Юрием Ивановым долго колдовали врачи. Все же он вернулся на лед и провел еще два заезда. Только вечером рентгеновский снимок показал, что Юрий ездил со сломанной ключицей. Всю ночь провел в больнице Мунником, однако на следующее утро голландец вновь оказался среди участников.

В воскресенье число претендентов на победу сократилось: явно сникли Сергей Иванов и Хирвасойя: стартовые номера те же, но на дорожке гонщики стали неузнаваемы. Зато воодушевленный вчерашним успехом Вячеслав Никулин начал методично набирать максимум очков. Вот тут-то все внимательно к нему присмотрелись и обнаружили, что слабых мест этот 24-летний спортсмен не имеет: безупречный старт, олимпийское спокойствие в любых сложных ситуациях, умение мгновенно воспользоваться малейшей ошибкой соперников. Впрочем, Вячеслав не создал себе ни единой проблемы, как, например, тот же Балашов. В своем первом выходе на лед он вновь сумел быстро выбраться после старта на первую позицию, а затем пошел в закрытый парк пешком — сход из-за отказа системы зажигания.

В главном финале второго дня оказались практически те же лица. Только Сергея Иванова по праву заменил Балашов. Никулин выиграл старт, а Александр остался перед проблемой, как открыть маячивший перед ним "шведский замок" системы два "С" — Сирениус — Свенссон. Верный ключ он нашел, но догнать Вячеслава времени и дистанции уже не хватило. Так Никулин одержал свою вторую победу в Гран-при России, уверенно возглавив турнирную таблицу чемпионата мира. Похоже, в российском зимнем спидвее зажглась новая яркая звезда.

XXX ЛИЧНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОГОНКАМ НА ЛЬДУ Первый этап — Гран-при России. Красногорск, 28—29 января

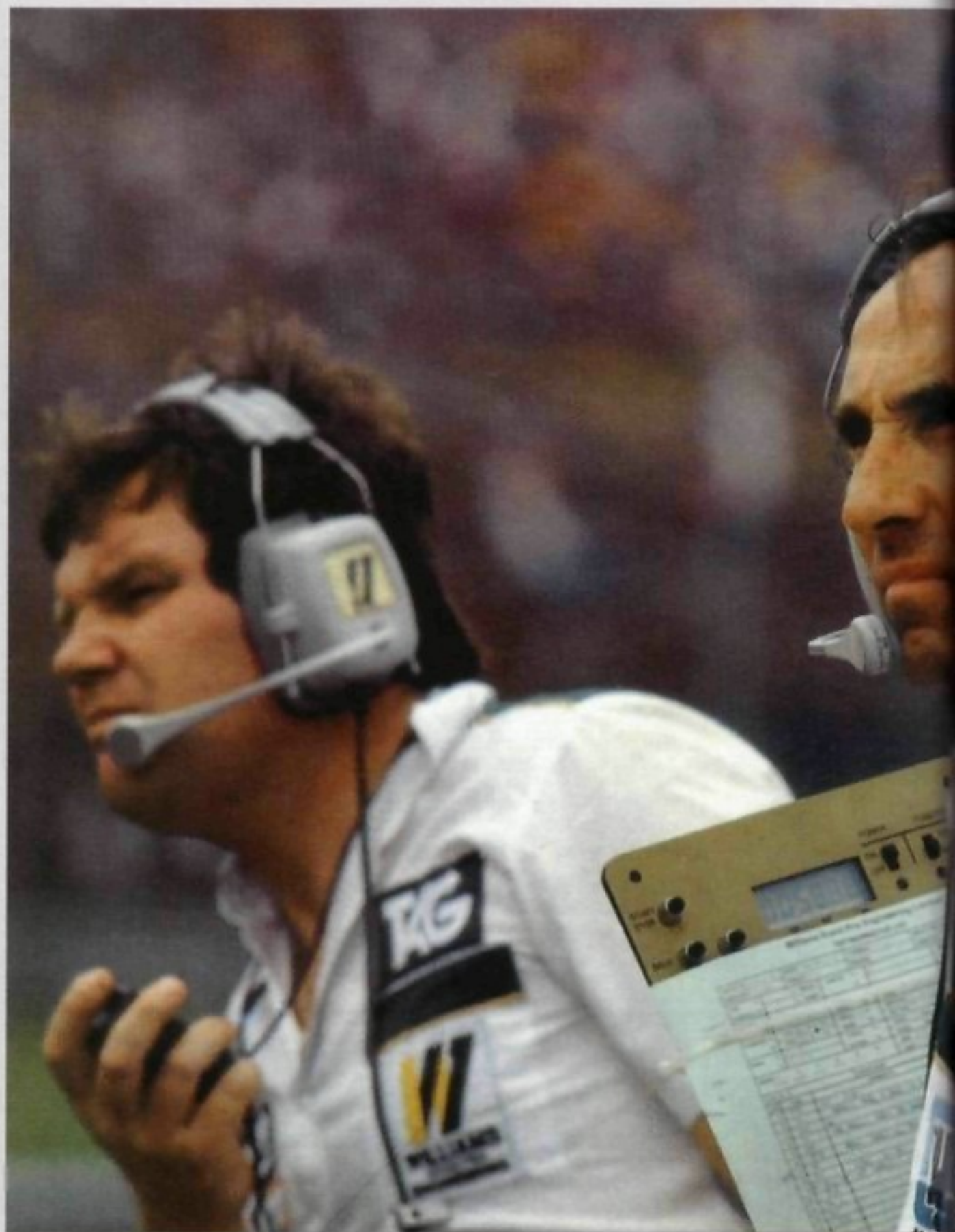
1-й день	Квалификационные заезды																				Очки	Место	Финальные заезды				Место	Очки GP
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			21	22	23	24		
1. Александр Балашов (RUS)			3		сх					3						сх		3			9	5		3		5	15	
2. Пер-Олов Сирениус (S)				2			3			3						3	2				13	2		1		3	17	
3. Вячеслав Никулин (RUS)			3			3				2		1							2		11	3		3		1	20	
4. Владимир Фадеев (RUS)		2					2			1			0				1				6	9		3		9	11	
5. Валерий Иванов (RUS)			2			1				2					0		0				5	12		2		10	10	
6. Михаэль Ланг (D)		1			1					1					3				0		6	10		3		11	9	
7. Стефан Свенссон (S)	2							3			3				2				1		11	4			2	2	18	
8. Антонин Клатовски (CZ)	0						1			0					1				0		2	16	1			15	4	
9. Ярмо Хирвасойя (SF)		3					2					1	3					0			9	6		0		8	12	
10. Роберт-Ян Муннеком (NL)		0				2			1							3			2		6	11		1		12	8	
11. Сергей Иванов (PZM-RUS)	3				3				3				2				3			1	14	1			0	4	16	
12. Юрий Иванов (PZM-RUS)				1	2							1		1					1		5	13	2			14	6	
13. Владимир Лумпов (RUS)			1				1		2					2					3		7	8		2		6	14	
14. Станислав Кузнецов (KAZ)	1					0			2					3				2		8	7			1		7	13	
15. Яри Ахлбом (SF)			1				0		0				0						3		4	15	3			13	7	
16. Ола Вестлунд (S)				0				1	0						2			1		4	14		0			16	3	

2-й день	Квалификационные заезды																				Очки	Место	Финальные заезды				Место	Очки GP
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			21	22	23	24		
1. Александр Балашов (RUS)				сх	3							2		3					3		11	2			2	2	18	
2. Пер-Олов Сирениус (S)			3				3		2				2							1	10	4		1		3	17	
3. Вячеслав Никулин (RUS)			3				3				3			3			3				15	1		3		1	20	
4. Владимир Фадеев (RUS)	1						0			1						2			2		6	11		3		9	11	
5. Валерий Иванов (RUS)		1			2					2					0				3		8	9		3		5	15	
6. Михаэль Ланг (D)				3						3						1	0				8	7		сх		8	12	
7. Стефан Свенссон (S)							2					1	3					3			11	3			0	4	16	
17. Кирилл Драгалин (RUS)								2						1				1			8	8				10	10	
9. Ярмо Хирвасойя (SF)		0				0			0							0			1		1	17				17	—	
10. Роберт-Ян Муннеком (NL)						2				0				0				0			2	16				15	4	
11. Сергей Иванов (PZM-RUS)			1		1						3				3		2				10	5		2		6	14	
18. Бронислав Франц (CZ)				2		1				0		0							2		5	12		2		12	8	
13. Владимир Лумпов (RUS)	0							3							2				1		5	13	сх			16	3	
14. Станислав Кузнецов (KAZ)		3								2				1				2			9	6				7	13	
15. Яри Ахлбом (SF)	3							1					2				1				7	10				11	9	
16. Ола Вестлунд (S)			0				0		1										сх		2	14	2			14	6	
8. Антонин Клатовски (CZ)	2																				2	15	3			13	7	

Примечание. Красный квадрат — первая дорожка, синий — вторая, белый — третья, желтый — четвертая, сх — сход; Д — дисквалификация в заезде; П — падение.

Умение проходить сквозь стены

А. МЕЛЬНИК



Однажды увидев этого человека, его уже трудно забыть. Сильнее всего поражают глаза. Взгляд из-под нахмуренных бровей удивительным образом вмещает в себя настороженность и застенчивость, нетерпение и смущение, а по временам едва ли не злобу. Как будто он тихо шепчет про себя: "Ну-что-там-еще-какого-дьявола-вам-нужно-отстаньте-отменя-дайте-работать-черт-вас-возьми".

Да, Фрэнк Вильямс не похож на своих коллег-менеджеров. Ни на тех, с кем работал когда-то, ни на нынешних хозяев "конюшен" формулы 1. Нет в нем ни мальчишеского энтузиазма Кена Тиррела, ни блестящего фейерверка идей Колина Чапмена. Нет открытости Брюса Мак-Ларена, иезуитской хитрости Берни Эклстоуна, богатства лорда Хескета, громадного гоночного опыта Джона Сертиса, максимализма Рона Денниса и управленческого таланта Флавио Бриаторе. Зато Фрэнк обладает одним уникальным качеством, которым не может похвастать никто из его бывших и настоящих соперников. Это умение проходить сквозь стены.

Вообще говоря, ничего волшебного в такой способности нет. Еще герои братьев Стругацких уверяли — преодолеть любую, даже самую непреодолимую преграду может обычный человек. Нужно лишь видеть цель, верить в себя и не замечать препятствий. Именно этим счастливым сочетанием в полной мере обладает Вильямс.

Впервые маленький Фрэнки увидел перед собой цель еще в школе. Родился он в сорок втором в местечке Саут-Шилдс, на северо-востоке Англии. Отец, военный летчик, оставил семью сразу после рождения сына. Мать была учительницей, а чтобы заработать денег на двоих в трудные военные и послевоенные годы, ей приходилось много работать. Времени же на воспитание собственного сына почти не оставалось. Так что формировался характер будущего "железного Фрэнка" в закрытой католической школе в шотландском Дамфризе, куда его отдали в семь лет.

Учеба не слишком нравилась Вильямсу — во всяком случае что касается точных наук, он явно не стремился стать первым учеником. Зато сразу же проявил большую склонность к ино-



странным языкам. Но единственное, к чему действительно лежала его душа, были автомобили. Всеми правдами и неправдами добывая автомобильные журналы и книги, он читал их от корки и до корки, не всегда понимая, как сам признавался впоследствии, что там написано. Зато к десяти годам наизусть знал технические характеристики всех серийно выпускаемых в Англии машин.

Как вы догадываетесь, в глазах учителей такие способности вряд ли высоко оценивались. И тем не менее именно тогда, в первой половине пятидесятых, Фрэнк понял, чем будет заниматься в жизни. Большинство соучеников Вильямса были, разумеется, шотландцами. И почти все они болели за "Экюри Экосс", "шотландскую конюшню", как называлась тогда заводская гоночная команда "Ягуара". Английские машины выигрывали в Ле-Мане, а эти потомки диких горцев считали победы своими. Фрэнку такое положение казалось большой несправедливостью, и он решил, что когда вырастет, его собственная английская команда, в которой он сам будет "первым номером", станет лучшей в мире.

Итак, цель была ясна. Но как же много препятствий стояло на пути сына безвестной сельской учительницы! И как нужно было верить в себя, чтобы добиваться ее достижения!

Сам Фрэнк ни в чем не сомневался. В дни школьных каникул он колесил по Англии, бывая на всех гоночных трассах. Он мог пожертвовать чем угодно, лишь бы прокатиться на быстром автомобиле. Окончив школу в 1960 году, Фрэнк стал продавцом машин концерна "Рутс" и поселился в Ноттингеме, где в школе для детей с замедленным развитием директорствовала его мать.

За жилье платить не приходилось, и уже в начале следующего года он купил принадлежавшего когда-то знаменитому Грэму Хиллу малыша "Остин-А35", подготовленного для гонок фирмой "Спидуэл". В апреле Фрэнк впервые выехал на трассу в Оултон-Парк, а вскоре, попав в аварию, разбил машину.

Восстанавливая свой "Остин", Вильямс понял, что ему не хватает специальных знаний, и совершенно спокойно — он решительно не замечал никаких препятствий! — бросил работу, чтобы прослушать курс в Техническом колледже. Впоследствии Фрэнк вспоминал об этом с раздражением: "Они пытались научить меня чему-то, объясняя на рудиментарном английском!" Это его-то, который еще в школе, помимо прекрасного знания родного языка, свободно говорил по-итальянски, французски, немецки!

Колледж был немедленно заброшен, а Фрэнк устроился на бензоколонку, потом — водителем развозного фургона и наконец — коммивояжером. Но в 1963 году его попросили и с этой работы — продажа "Супов Кэмпбелла" у Вильямса шла не слишком весело. Однако Фрэнк ни минуты не горевал: он встретил Джонатана Вильямса и Пирса Кариджа.

Трое молодых англичан — а они были ровесниками — стали неразлучны. Фрэнк работал механиком у своего однофамильца. Втроем, вме-



Вильямс дает последние указания Кариджу перед Гран-при Монако 1970 года.

сте с пестрым цыганским табором формулы "Юниор", тогдашнего аналога формулы 3, Вильямсы и Каридж объездили всю Европу, причем как Западную, так и Восточную. Фрэнк благодаря отличному знанию языков вскоре стал своим в разношерстной компании гонщиков.

Жизнь была веселой и интересной. Но крайне бедной. Трое друзей, к которым присоединился будущий менеджер "Хескета" Тони Хорсли, по прозвищу "Бабблз" — "бормотун", еще один пилот Ф3 Чарли Крайтон-Стюарт, а однажды даже знаменитый гонщик формулы 1 Иннес Айрленд, снимали квартиру в меблированных комнатах в Харроу, на севере Лондона. Фрэнк был самым бедным в этой компании и платил за один диван, а когда вовсе не было денег, жил в фургоне Хорсли.

Но и хроническое безденежье не могло сломить Вильямса. Он по-прежнему ясно видел цель, а раз так, достижение ее — вопрос времени. Нужно лишь найти немного монет сегодня, завтра, послезавтра... Менее стесненные в средствах приятели подшучивали над ним. Од-

Команда Вильямса в 1973 году носила коммерческое название "Изо-Малборо". Слева направо — Фрэнк, итальянский гонщик Нанни Галли, владелец завода "Изо" Ривольта и австралийский пилот Тим Шенкен.



Канадский нефтяной магнат Вальтер Вольф (слева) в 1976 году стал хозяином "Фрэнк Вильямс Рэйсинг Карз".



Артуро Мерцарио за рулем первого автомобиля, несшего имя владельца, "Вильямса-FW04" в 1975 году.



нажды "бормотун" Хорсли предложил Фрэнку пари на пять фунтов стерлингов, что тот не добежит голым до ограды железнодорожной станции и обратно. Вильямс подождал темноты и, раздевшись, стремительно выскочил из дома. Когда Фрэнк примчался назад, дверь оказалась запертой.

Смешно, конечно. Но только кто теперь помнит Джонатана Вильямса, Хорсли, Крайтон-Стюарта? Даже Айрленд и Каридж почти забыты. А Фрэнк стал владельцем одной из сильнейших команд формулы 1. Хорошо смеется тот, кто смеется последним.

Пока же больше потешались над Фрэнком. Нужда заставила его заняться торговлей. Разъезжая по всей Европе, встречаясь с сотнями водителей английских гоночных машин из Германии и Италии, Франции и Швеции, Бельгии и Чехословакии, он продавал коробки передач, полуоси, тормоза, масло, тысячи разных разностей, нужных любому водителю и механику. Вечерами в мебелишках Харроу Вильямс заключал сделки по телефону, а насмешник Хорсли разыгрывал приятеля, вызывая его от имени клиентов из соседней комнаты. Однако Фрэнк очень скоро отплатил "бормотуну" — продав кому-то колеса от "Брэбхэма" Хорсли. Прошло совсем немного времени, и молодой, небольшого роста англичанин с внимательным взглядом умных глаз стал буквально незаменим в европейской формуле 3. Едва ли не все, кто хотел что-либо купить, должны были обращаться к нему. В 1966 году скромный механик Фрэнк Вильямс превратился еще и в одного из фаворитов европейского первенства — как владелец команды и гонщик!

Продав 14 новеньких "брэбхэмов", он обменял свой выдавший виды гоночный автомобиль на машину последней модели, грузовичок "Фольксваген" и механика впридачу. И вскоре в список победителей международных соревнований Ф3 в шведском Кнутсторпе было внесено новое имя — Фрэнк Вильямс.

Итак, первую стену удалось преодолеть. Всего за шесть лет мечтатель из шотландской школы превратился во владельца и "первого номера" гоночной команды. Теперь нужно было приступить ко второй части замысла — стать сильнейшим в мире.

Как ни странно, для начала Фрэнк... бросил гонки. 1967 год он решил посвятить торговле, совершенно резонно рассудив, что о штурме мировых вершин с пустыми карманами нечего и думать. А за год бизнес принесет ему достаточную сумму, чтобы с первоклассной машиной перейти в следующий класс — формулу 2.

И, наступив на горло собственной "водительской" песне, Вильямс окупился в коммерцию. В то время мотор "Косворт-МАЕ" для формулы 3 стоил порядка 625 фунтов стерлингов, да еще приходилось долго стоять в очереди. Фрэнку двигатель достался через одного из приятелей за пятьсот фунтов. "Ах, какой это был мотор! — вспоминал потом Фрэнк. — Мощный, фантастически быстрый... И он принес мне сто фунтов прибыли. Это — главное!"

Неудивительно, что уже в следующем году Фрэнк открыл в Слау, недалеко от лондонского аэропорта Хитроу, собственную контору. А осенью 1966-го с Пирсом Кариджем отправился в Новую Зеландию на так называемую Тасманскую серию. В те времена это были весьма популярные соревнования, в которых принимали участие многие гонщики формулы 1 на машинах с 2,5-литровыми моторами. И после того как Каридж на "Брэбхэме-ВТ24-Косворт" команды "Фрэнк Вильямс Рэйсинг Карз" выиграл гонку в Теретонге, его друг и хозяин наконец решился.

Зимой, завязав со всякой коммерческой деятельностью, а заодно поставив крест на собственных водительских амбициях, Фрэнк заявил свою команду в чемпионат мира формулы 1. Всего за три с половиной тысячи фунтов он купил шасси "Брэбхэм-ВТ26" у некоего Дейвида Бриджса, который намеревался стартовать в формуле 5000. Еще полтысячи пришлось запла-

"Марч-761В", на котором в 1977 году выступал бельгиец Патрик Неве, впервые нес на себе рекламу "Флай Саудия".

тить Робину Херду, переработавшему машину под новый мотор "Косворт", ибо "родной" двигатель "Репко" был явно неконкурентоспособен.

Машину собирали в подвале одного из гаражей Нортгемптона, а дебютировать она должна была в марте на Большом призе Южной Африки. Однако место на пароходе до Кейптауна стоило дороже самого автомобиля — шесть тысяч фунтов, и бережливый Фрэнк решил, что вполне может обождать до второго этапа чемпионата.

От новоиспеченной команды, у которой не было даже собственного автомобиля, сюрпризов, конечно, не ждали. Каково же было всеобщее удивление, когда уже во второй своей гонке Каридж занял второе место в Монте-Карло. А сезон-69 Пирс закончил на восьмой строчке протокола, обойдя самого владельца заводской команды Джека Брэбхэма.

Как быстро и легко все получалось! Особенно хорошо это стало понятно Фрэнку в Уоткинс-Глене, где Каридж, обойдя Брэбхэма и второго заводского пилота Жаки Икса (вице-чемпиона мира того года), вновь финишировал вторым. "Брэбхэм был мрачнее тучи, — вспоминал Вильямс. — И когда пришел после гонки в боксы, бросил на меня такой взгляд, что я вдруг понял, почему его прозвали "Черным Джеком"!"

После такого о продолжении сотрудничества между Брэбхэмом и Вильямсом, естественно, не могло быть и речи. Но свою помощь предложил владелец фирмы, строившей дорогие спортивные автомобили, Алехандро де Томазо. Любопытно, что хотя Фрэнк вложил в дело больше средств, нежели аргентинский промышленник, его считали не более чем менеджером команды "Де Томазо". На этот раз денег на путешествие в ЮАР нашли, однако "Де Томазо-505" оказался слишком тяжелым и ненадежным. А в Зандфоорте произошла трагедия: из-за поломки передней подвески Пирс Каридж вылетел с трассы, машина загорелась, и старый друг Фрэнка, с которым они не разлучались целых семь лет, погиб.

Англичанина на четырех последних гонках сезона заменил австралиец Тим Шенкен, но сам Вильямс долго не мог опомниться от страшной утраты, называя ее самой большой трагедией своей жизни. Хуже того — Фрэнк словно потерял свое чудесное умение. То, что давалось совсем недавно легко и просто, стало вдруг требовать гигантских усилий. Следующие семь лет команда как-будто барахталась в липкой паутине постоянных неудач, а ее хозяин не вылезал из долгов.

В 1971—1972 годах он вместе с Анри Пескарولو и Карлосом Пасе тщетно пытался заставить ездить ненадежные и медленные "марчи". Потом на деньги фабрики игрушек "Политойз",



Детище Патрика Хеда "Вильямс-FW06", за рулем которого Алан Джонс финишировал вторым в Гран-при США 1978 года.

автомобильного гиганта "Малборо" строил собственные машины. Но усилия таких конструкторов, как Лен Бэйли, Рон Торанак, Джон Кларк, Рой Стокоу, Джанпаоло Даллара оказались напрасны. Равно как и гонщиков, хотя с Вильямсом работали наряду с множеством середнячков и настоящие звезды — Жаки Икс, Жак Лаффит, Жан-Пьер Жабуй.

И все же Фрэнк не сдавался. Чтобы только остаться в формуле 1, он шел на любые жертвы. Были моменты, когда руководить действиями своей команды приходилось из телефонной будки — аппарат в мастерских в Рединге отключили за неуплату. Несколько месяцев Фрэнк не мог заплатить за дом, и вскоре Вильямсов выселили. В это время Джинни, жена Фрэнка, как раз ждала ребенка...

Но ни разу — ни тогда, в течение этих бесконечных семи сезонов, — ни до, ни после, Вильямс не сэкономил на своей команде. Пусть ему приходилось покупать носовые обтекатели, антикрылья, монококи и даже использованные колеса и шины у других "конюшен", пусть в его автомобилях ездили пилоты, которые подчас сами платили за это, но механики "Вильямса" всегда получали по самому высокому тарифу. И если была возможность доплатить и купить лучший двигатель, коробку передач, сцепление, Фрэнк, ни минуты не колеблясь, делал это.

И еще одно редкое качество Вильямса помогло ему преодолеть годы постоянных неудач. Несмотря на видимую неприступность, даже суровость, этот безупречно вежливый человек, обладающий тонким юмором, умел находить (и сохранять, что, может быть, даже важнее) множество друзей. В 1969 году он познакомился с владельцем фирмы по производству металлообрабатывающего оборудования Тедом Вильямсом. И на долгие годы они стали близкими друзьями. Тед уважал Фрэнка за его непреклонность и выдержку, не раз выручая, когда судебные приставы являлись описывать имущество. Любопытно, что Вильямс сумел прогнать и суровых бизнесменов из "Филип Морриса", и несмотря на сплошные неудачи семидесятых годов на бортах машин Фрэнка красовалась, пусть маленькая, наклейка "Малборо", а значит — не иссякал, пусть тоненький, ручеек "табачных денег".

И все же наступил момент, когда Вильямс дрогнул. В ноябре 1975 года, уступив уговорам канадского миллионера Вальтера Вольфа, он продал ему 60 процентов акций "Фрэнк Вильямс Рэйсинг Карз", которая с этого момента стала называться "Вальтер Вольф Рэйсинг".

Но кто платит, тот и заказывает музыку. И в конце концов новый хозяин присмотрел своего человека на должность... самого Вильямса, возложив на Фрэнка заботу о рекламе. На первый Гран-при сезона-77 бывшего шефа не взяли. "Это был неожиданный и очень болезненный удар, — вспоминал он. — Я больше не был тем человеком, кем за долгие годы привык себя считать. И чувствовал себя опустошенным и никому не нужным стариком".

С этого момента к Фрэнку как-будто вернулось его удивительное умение. Впереди была, наверное, самая высокая и глухая стена в его жизни. После постоянных поражений, после того, как его, попросту говоря, выбросили на улицу, признав неудачником и неумехой, Вильямсу предстояло начать все сначала. Воистину, в та-



кой ситуации нужно было безгранично верить в себя и не замечать никаких препятствий. И всего через два года он эту стену прошел!

Сам Фрэнк говорил потом, что все было готово задолго до того. Что ему нужны были всего лишь богатый спонсор, гениальный конструктор и хороший гонщик. В 1978 году все составляющие его плана наконец соединились. Еще в сентябре 1975 года Вильямс пригласил в свою команду молодого инженера Патрика Хеда. Именно он оказался тем самым гением. А в 1977 году старые друзья, работавшие в рекламном отделе лондонского представительства саудовской авиакомпании (вот когда пригодилось бесценное умение приобретать друзей!) свели Фрэнка с ее президентом. Так в феврале 1977 года на антикрыльях "Марча-761В", на котором ездил бельгиец Патрик Неве, появилась надпись "Флай Саудия". Потом еще один старый друг и бывший сосед по квартире Чарли Крайтон-Стюарт посоветовал обратиться к саудовским принцам Султану и Фахаду. И наконец майской ночью 1978 года, увидев на лондонской Парк-Лейн сверкающий свежей краской новенький "Вильямс-FW06", сын правителя Эр-Рияда принц Мохаммед похлопал англичанина по плечу: "Мы позаботимся о вас, Фрэнк!"

В 1977 году бюджет команды составлял двести тысяч фунтов стерлингов. Через год он вырос втрое, в 1979-м достиг миллиона фунтов, а в следующем — еще удвоился. Сын бедной учительницы, за пятерку голышом бегавший по улицам, стал владельцем одной из самых богатых команд формулы 1.

Все получилось так, как говорил Фрэнк — к богатым спонсорам из Саудовской Аравии и конструкторскому таланту Патрика Хеда добавилось несомненное мастерство австралийца Алана Джонса, и вот уже в 1979 году в копилке

"Вильямс Гран-при Инджиниринг", как с 1977 года называлась команда, пять побед на этапах чемпионата мира, второе место в Кубке конструкторов и "бронза" в личном зачете.

А вскоре пришли и чемпионское звание, и командная победа. Потом еще и еще. Очередная стена оказалась так же преодолима, как все предыдущие. Казалось бы, теперь можно успокоиться. Ведь одно дело — человек голодный и нищий, стремящийся во что бы то ни стало занять свое место под солнцем, и совсем другое — богатый и сытый, достигший всех мыслимых вершин, которые только возможны в автоспорте, обласканный прессой и даже правительством. К чему теперь самоотречение, к чему жертвы? Детей можно отправить в самые привилегированные учебные заведения, а с женой, которая столько вынесла, скрываясь от долгов и краснея перед соседями, закатиться отдыхать на Канары или Гавайи.

Но в жизни Вильямса все осталось по-старому. Да, его команда стала богатой, в новых зданиях в Дидкоте появились десятки сотрудников и новейшее оборудование, своя аэродинамическая труба. Но все, что не касалось непосредственно конструирования и производства автомобилей, там было скромно и просто, если не сказать аскетично. И настороженность во взгляде из-под нахмуренных бровей самого Фрэнка не пропала. "Уж этот мне Вильямс! — сказал как-то телекомментатор Би-Би-Си Марри Уокер. — Работать с ним — сущее наказание. Он так и норовит уйти от ответа и даже вообще избежать интервью".

"Да, это совсем непохожая на других команда, — вторил ему другой английский журналист, Даг Най. — Вся — в своего хозяина! Во время гонки они стоят, кажется, вместе со всеми, но все-таки чуточку особняком. На лицах написана высшая

степень ответственности — ведь здесь происходят состязания автомобилей, а это опасно. И как трогательно, когда они стараются не очень выказывать свою радость в случае победы гонщика "Вильямса": ни Фрэнк, ни Патрик не одобряют буйных проявлений чувств. Знаменитая "чопорная верхняя губа" истинного англичанина!"

И это испытание Вильямс легко преодолел — глас медных труб вовсе, кажется, не коснулся его ушей. Но у судьбы в запасе множество неожиданностей — "смелый сам налетит, робкого Бог на-несет".

После трех не слишком удачных лет — всего-то шесть побед! — сезон-86 "Вильямс Гран-при Инджиниринг" встречала в ранге одного из главных фаворитов. Тому порукой был и звездный пилотский состав — перешедший из "Брэбхэма" двукратный чемпион мира Нельсон Пике и заявивший наконец о себе в полный голос Найджел Мэнселл. Но главное — самый мощный к этому времени турбонаддувный двигатель "Хонда".

Первый же этап чемпионата, Гран-при Бразилии, как и следовало ожидать, легко выиграл Пике. Но Фрэнк смотрел эту гонку по телевизору. Из больницы в предместье Лондона. Перед стартом многие пилоты и менеджеры собрались перед телекамерой с плакатом: "Фрэнк, мы хотим, чтобы ты поскорей возвращался!" Он и вернулся. Но только спустя несколько месяцев и в инвалидной коляске. Злосчастная автомобильная авария — это произошло, когда Вильямс ехал с одного из французских автодромов после предсезонных испытаний — оставила его на всю жизнь инвалидом.

Каково было стать предметом всеобщего жалостливого участия человеку, который вообще не любил излишнего внимания к своей персоне! Каково было навсегда лишиться свободы передвижения человеку, если и признававшему какой-то способ отдохновения от автогонок, так это возможность побродить по полям в своем поместье, которое он называл "лучшими во всей Англии двумя тысячами акров". Теперь же Фрэнку остались лишь классическая музыка и стихи — их он и раньше любил, ныне же, естественно, посвящал и тому и другому куда больше времени.

Но гонки по-прежнему занимали в жизни Вильямса главное место. "Нет, единственное место!" — как сказал он в одном из интервью в конце восьмидесятых годов. А тогда, в восемьдесят шестом, первый

журналист, с которым встретился инвалид Вильямс, был тот самый Уокер из Би-Би-Си. Джинни, жена Фрэнка, чтобы подбодрить телекомментатора, чувствовавшего себя не в своей тарелке, налила ему бокал шампанского, сказав: "Говорите с ним, как в любое другое время. Это тело его повреждено, но не дух". А первое, что произнес Фрэнк, еще до того, как включили телекамеру: "Прошу вас, Марри, не бойтесь задеть меня неловкой фразой. Спрашивайте обо всем, что придет вам в голову".

Вскоре Вильямс вновь появился на гонках во главе собственной команды, и все пошло своим чередом. Правда, чемпионский титул в 1986 году они упустили. И многие считали — именно из-за того, что в отсутствие Вильямса Патрик Хед не сумел примирить двух "петухов", Пике и Мэнселла. Может, оно и так. Но и раньше в "Вильямсе" происходило подобное — вспомните хотя бы 1981 год, когда из под носа у поссорившихся Джонса и Рейтемана увел чемпионское звание Пике.

Фрэнк вообще не склонен относиться к своим пилотам — какими бы звездами те ни были — с большим пиететом. Когда ушел Прост, например, Фрэнк, похвалив его от всей души, все же заметил: "Как у всех больших пилотов, у Алена невероятно высокое ощущение собственного я, его "эго". Но это "эго" присутствует и у нас в не меньшей степени, знаете ли". А вскоре, когда его спросили, как он относится к приходу в свою команду великого Сенны, Фрэнк бесстрастно произнес: "Это очень важное событие для нас. Однако не более важное, нежели любое другое... очень важное событие. Айртон лишь продолжает великолепный ряд талантливых пилотов, с которыми мы вместе работали — Джонс, Росберг, Мэнселл, Прост".

Все когда-нибудь кончается. Потихоньку закатывается звезда "Скудерии Феррари". Начинает, похоже, слегка надоедать формула 1 шефу "Мак-Ларена" Рону Деннису. Тонет когда-то казавшийся несравненным "Лотос", забыты "Брэбхэм" и "Сертиз", "Хескет" и "Вольф". Когда же устанет проходить сквозь стены хозяин "Вильямса"? "Что за дурацкий вопрос, — сказал как-то Фрэнк. — Мне это даже в голову никогда не приходило. С тех пор, как я был маленьким мальчиком, ни одной минуты не хотел заниматься чем-нибудь другим. Я просто одержим победами. И надеюсь, что одержимость эта пройдет только в тот день, когда меня зароят!"

МОЛОДЫЕ И РАННИЕ

А. МЕЛЬНИК

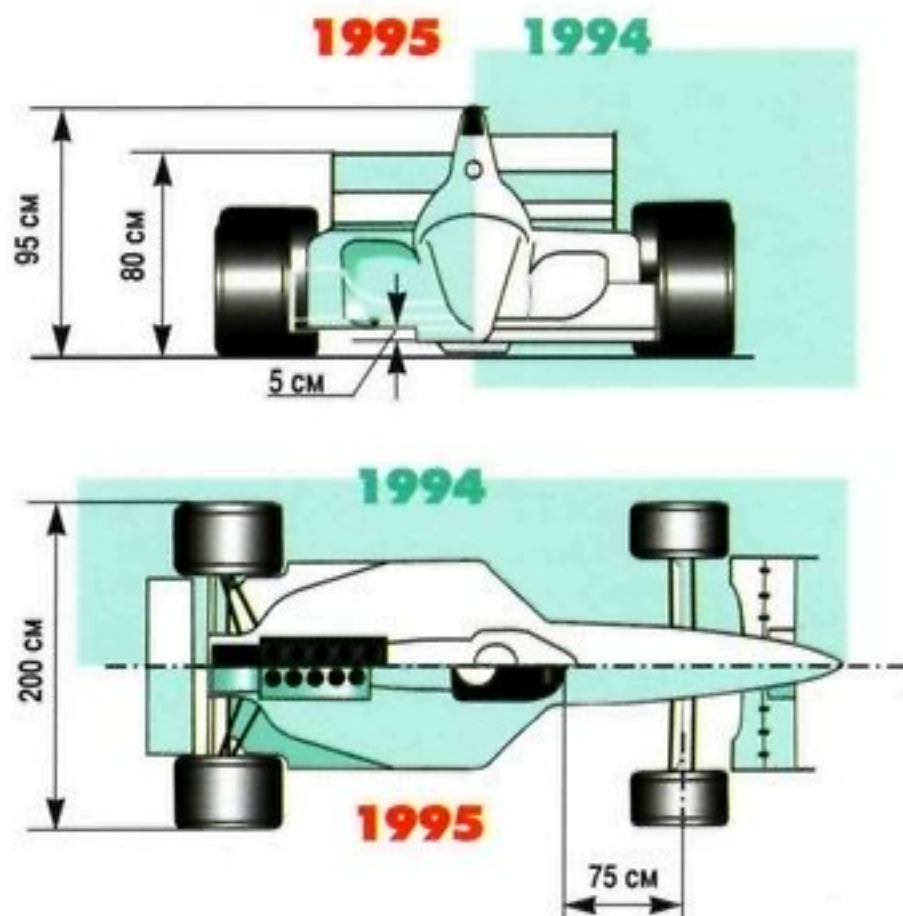
"С нетерпением жду начала сезона! — румяное лицо 23-летнего Дейвида Култарда выражало едва сдерживаемую радость и одновременно благоговение. — Ведь моим партнером будет Хилл, и большой опыт Деймона в формуле 1, несомненно, поможет многому научиться. Я же пока лишь подмастерье в мире автогонок на высшем уровне". Это были первые слова новоиспеченного пилота "Вильямса", сказанные им журналистам в Эшториле, где команде предстояли испытательные заезды.

Похвальная скромность, скажете вы, молодой шотландец знает свое место. Но не спешите с выводами. К изумлению многочисленных знатоков, на пути к креслу второго пилота лучшей в мире команды этому скромному юному подмастерью удалось провести таких "тигров" Ф1, как Фрэнк Вильямс, Найджел Мэнселл, и даже шефа "Мак-Ларена" Рона Денниса.

По окончании сезона на две вакансии у обладателя Кубка конструкторов-94 было несколько претендентов. Наиболее высокими шансами располагали экс-чемпион мира Мэнселл и вице-чемпион Хилл. В пользу первого говорили 31 победа в Гран-при и симпатизировавший Найджелу конструктор "Рено" Бернар Дюдо. Второй же после некоторых трений с шефом команды прошлой осенью сумел добиться прибавки — говорили об удвоении суммы в семьсот тысяч долларов, которые Деймон получал год назад, и, кажется, обеспечил себе заветное место. "Стороны остались весьма довольны друг другом", — заявила после переговоров о новом жаловании пресс-атташе Хилла, его родная сестра Бригитта. Как видите, третьим лишним оказывался в этой игре Култард.

А потому мало кто удивился, когда первого декабря в печать просочились сведения о том, что шот-

ВПЕРЕД В ПРОШЛОЕ



ландец подписал-де контракт с "Мак-Лареном". И тут, словно гром среди ясного неба, прозвучало заявление Вильямса — "железный Фрэнк" почему-то не желал отдавать конкурентам молодого пилота.

Очевидно, у хозяина "конюшни" разыгрались чувства собственника. Нельзя забывать и о финансовых соображениях — вчерашнему гонщику-испытателю можно положить самую мизерную зарплату. По нашим понятиям, разумеется. На самом деле — никак не меньше полу-миллиона фунтов стерлингов. И все же Мэнселл потребовал бы по крайней мере на порядок больше.

Как бы то ни было, факт остается фактом — Култард, понимая, что акции его в этой игре котируются не слишком высоко, решилшний раз напомнить о себе накануне заключения новых контрактов. Место в "Мак-Ларене" у Дейвида, считай, уже в кармане, а там, чем черт не шутит, глядишь, Фрэнк передумает и предложит больше, чем Деннис.

Нехитрая эта уловка, как ни странно, сработала. Спор пришлось разбирать специальной комиссии ФИА — Совету по утверждению контрактов. Вот тут-то и выяснилось, что Култард подписал соглашение с "конюшней" Денниса 12 ноября. А контракт с "Вильямсом" заканчивался у шотландца через три дня, пятнадцатого. И высокая комиссия признала приоритет "железного Фрэнка". "Мы разочарованы решением Совета, — говорилось в

пресс-релизе "Мак-Ларена", — но, разумеется, признаем его. Зато у нас остается первоочередное право пригласить Култарда в сезоне-96".

Не лишено вероятности, что именно после этих слов Вильямс, решив не полагаться на случай, утвердил Дейвида вторым номером команды. Вот тут и возникает вопрос — неужто шотландец не знал



Д. Култард, Д. Хилл и новый тест-пилот "Вильямса" Жан-Кристоф Буйон.

об этих трех днях? Неужто не мог потерпеть до шестнадцатого? "Все, что я старался сделать, — беспристрастно и несколько туманно заявил Култард, — это заключить честное соглашение, в котором отразились бы мои способности". Ай да подмастерье, не правда ли? Из молодых, да ранних.

А более умудренному обитателю

гоночных джунглей Мэнселлу пришлось спешно зализывать раны, нанесенные самолюбие экс-чемпиона. Ведь буквально полумесяцем ранее он громко заявил: "В настоящий момент в моем словаре нет слова "отставка". Пламя по-прежнему бушует в моей груди, я по-прежнему хочу побеждать".

неттон" (Шумахер и Херберт), "Феррари" (Бергер и Алеззи), "Джордан" (Баррикелло и Эрвин), "Заубер" (Вендлингер и Френтцен) и "Минарди" (Мартини и Бадер). Шеф "Бенеттона" на вопрос журналистов о замене кого-либо из своих пилотов высказался в том смысле, что Мэнселл — парень, конечно, хороший, но команда вполне удовлетворена существующими гонщиками. По одной вакансии осталось в "Тирреле", "Симтеке", "Ляруссе", у новичка "Форти Корсе" и "Лижье". Не определили свой состав "Эрроуз" и "Пасифик". Сами понимаете, в этих командах экс-чемпиону мира вряд ли удалось бы удовлетворить свою жажду побеждать. Так что единственная возможность Мэнселла — "Мак-Ларен", где место рядом с Микой Хаккиненем оставалось пока свободным. Но Рон Деннис — хозяин не менее прижимистый, нежели Фрэнк Вильямс. И "британскому льву" понадобилось почти два месяца на уговоры, прежде чем он выторговал у красно-белых семь миллионов долларов.

А Дейвид Култард, обеспечив себе сумму вдвое меньшую, спокойно готовился к сезону за рулем одного из лучших, если не лучшего автомобиля формулы 1. А если кому-то придет в голову назвать шотландца "бедным", вспомните — в 23 года такие деньги и не снились ни Мэнселлу, ни Хиллу, ни даже Просту или самому Сенне.

ЛИ НАЗАД В БУДУЩЕЕ

С. НЕЧАЮК

Ох, нелегкая это работа — пытаться обуздать фантазию конструкторов формулы 1! Однако руководство ФИА, похоже, не смущают трудности на этом пути. Благо, предлог для ужесточения технических требований к автомобилям более чем уважительный — безопасность пилотов. Тут уж не поспоришь.

Отменив в прошлом сезоне электронные системы, помогавшие гонщикам в управлении, в нынешнем Федерация пошла еще дальше, во второй раз в течение года заставив команды создавать фактически новые машины.

Философия основных изменений регламента проста, как кувалда, и незатейлива, как гаечный ключ. Суть ее вполне можно передать одной фразой: "Чем автомобиль медленнее, тем он безопаснее". А легче всего поубавить прыти механическим скакунам, можно

уменьшив рабочий объем двигателя. Стало быть — "поллитра" долой. Что называется, вперед в прошлое! Ныне, как и в 1988 году, он будет равен 3000 см³.

Придется теперь гонщикам больше сбрасывать газ и на входе в поворот, так как новые требования к конструкции кузова автомобиля значительно снижают, так называемый, прижимающий эффект, возникающий за счет разряжения, которое создается между землей и днищем машины. Теперь оно не будет плоским — боковины будут приподняты на 5 см по отношению к полу кокпита.

Кроме того, по-прежнему предусмотрена установка десятимиллиметровой толщины пластины под днищем кузова, износ которой не должен превышать одного миллиметра. Чиркнешь ей легонько об асфальт — и дисквалификация обеспечена. Как это случилось с Михаэ-

лем Шумахером в минувшем сезоне в Бельгии.

Еще одно "геометрическое" новшество касается расположения места водителя. Правда, регламентируется расстояние между осью управляемых колес и передней кромкой кокпита. Оно должно составлять 75 см, однако, по сути, это означает, что сиденье гонщика смещается примерно на 15 см назад. Уловка с удлиненным козырьком над приборным щитком не пройдет. Правила специально оговаривают, что руль должен быть виден снаружи.

Облегчит перемещение кресла назад укороченный топливный бак. Его длина должна сократиться на 2/5, а емкость ограничена теперь 120 литрами.

Кстати, изменена и минимальная масса машины. Если раньше она составляла 515 кг без гонщика, то в нынешнем сезоне будет равна

595 кг, но вместе с водителем. Сделано это, чтобы уравнивать в правах "в меру упитанных" пилотов с их более легкими коллегами.

Стали строже требования к испытаниям на пассивную безопасность. Тесты на лобовое столкновение должны проходить на скорости 11—12 м/с, что означает двадцатипроцентное увеличение кинетической энергии, которую обязана поглощать передняя часть автомобиля. А при боковых столкновениях монокок не должен деформироваться от удара массой 780 кг на скорости 5 м/с.

Оценивая весь комплекс технических изменений, можно смело утверждать, что нынешние машины формулы 1 станут менее совершенными, чем их предшественницы. ФИА уверяет, что от этого выиграет не только безопасность, но и зрелищность состязаний — дескать, по своим возможностям автомобили станут более равными. Хотелось бы в это верить. Вот только опыт всех предыдущих технических революций в формуле 1 не дает таких оснований.



Фото А. ГУРЕВИЧА

Многим, вероятно, кажется, что жизнь пилота формулы 1 подобна феерической сказке, наполненной удивительными приключениями и романтическими путешествиями. Как не позавидовать счастливчику, который сегодня прогуливается под ручку с английской принцессой, через неделю ныряет с дельфинами на австралийском Золотом берегу, через месяц прохаживается между зелеными столами казино в Монте-Карло!

Но не спешите завидовать. Шестнадцать гонок за восемь месяцев. Двенадцать месяцев в году — испытания и тренировки. Номера в пятизвездочных отелях, отличающиеся лишь цветом обоев и видом из окна. Самолеты, аэропорты, паспортный контроль, аэропорты, самолеты. Бесконечные беседы с адвокатами и постоянные опасения, как бы не продешевить при заключении очередного контракта. Нужно угодить спонсорам, понравиться журналистам, не разочаровать хозяев команды. Год за годом, месяц за меся-

цем, день за днем. И никакой личной жизни — в любой момент, при выходе из собственного подъезда или на фешенебельном пляже за тобой наблюдают любопытствующие — по долгу службы или по собственной толстокожести — соглядатаи.

Ну как, вы все еще считаете, что жизнь автогонщика — романтическая сказка?

Впрочем, не все так мрачно. Выпадает порой на долю пилотов формулы 1 и настоящая романтика. Как, например, повезло в нынешнем январе Деймону Хиллу. Чтобы отвлечь своего "первого номера" от повседневной гонимой рутины, а заодно застолбить новые рынки сбыта для своих сигарет, "Ротманс Интернэшнл" организовал англичанину грандиозный тур по маршруту Пекин—Гонконг—Москва—Афины.

Мы не знаем, насколько романтичными показались Деймону прогулки по Великой китайской стене, просторы площади Тяньаньмень или небоскребы вольного города на берегу Восточно-Китайского моря, но Москва не могла не произвести на него впечатления. Спросите любого западного человека, что такое Россия, и он без запинки ответит — русская зима, русские дороги, русская тройка, русский кабак, русские цыгане и русская водка.

Всего этого за сутки пребывания в столице у пилота "Вильямса" было хоть отбавляй. И дороги — грязные, разбитые, московские. И зима — не слишком, к счастью, холодная и не такая уж, к удивлению, снежная. Зато, как пользоваться снегоходом, Хиллу объяснял настоящий русский чемпион по мотокроссу Андрей Ледовской. Было катание на лошадях и тройке с бубенцами. И даже во всамделишном русском кабаке настоящие русские цыгане подносили дорогому гостю натуральную водку, счастливо улыбаясь и распевая под гитару: "К нам приехал наш любимый!..."

Вообще-то домосед Деймон многим развлечениям предпочитает отдых в кругу семьи. Но на этот раз, вернувшись к родным пенатам он, обняв жену, наверняка скажет: "Дорогая, я был в России. Это так романтично!" И взяв гитару, попробует наиграть "к нам приехал, к нам приехал..."

Нет, что ни говорите, а жизнь пилота формулы 1 — захватывающая штука!





1980

1 этап. Буэнос-Айрес, 53 круга/316,304 км; 2. "Интерлагос", 40/318,4; 3. Кялами, 78/320,112; 4. Лонг-Бич, 80,5/261,625; 5. Цольдер, 72/306,864; 6. Монако, 76/251,712; 7. Ле-Кастелле, 54/313,74; 8. Брэндс-Хэтч, 76/319,732; 9. Хоккенхайм, 45/305,505; 10. "Остеррайхринг", 54/320,868; 11. Зандвоорт, 72/306,144; 12. Имола, 60/300,0; 13. Монреаль, 70/308,7; 14. Уоткинс-Глен, 59/320,665. Чемпионат был разбит на две части (с 1 по 7 и с 8 по 14 этапы). По 5 лучших результатов в каждой из них шли в зачет гонщиков. Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише этапа; с — сход по техническим причинам; А — авария, * — не финишировал, но получил квалификационное место; ф — финишировал, но не получил квалификационное место; нс — участвовал в тренировке, но в гонке не стартовал; к — не прошел квалификационное время; прочерк — не участвовал в соревнованиях; ■ — лучшее время прохождения круга в гонке. "К." — "Косворт".

		RA	BR	ZA	USA	B	MC	F	GB	D	A	NL	I	CDN	USA	
		13.01	27.01	1.03	30.03	4.05	18.05	29.06	13.07	10.08	17.08	31.08	14.09	28.09	5.10	
1.	Алан Джонс (AUS), "Вильямс-FW07/07B-K."	1 1	10 3	8 с	5 А	1 2	3 с	4 1	3 1	1 3	3 2	4 11	6 2	2 1	5 1	67
2.	Нельсон Пике (BR), "Брэбхэм-BT49-K."	4 2	9 А	3 4	1 1	7 А	4 3	8 4	5 2	6 4	7 5	5 1	5 1	1 с	2 А	54
3.	Карлос Рейтеманн (RA), "Вильямс-FW07/07B-K."	10 с	4 с	6 5	7 с	4 3	2 1	5 6	4 3	4 2	4 3	3 4	3 3	5 2	3 2	42
4.	Жак Лаффит (F), "Лижье-JS11/15-K."	2 с	5 с	4 2	13 с	3 11	5 2	1 3	2 А	5 1	5 4	6 3	20 9	9 8*	12 5	34
5.	Дидье Пирони (F), "Лижье-JS11/15-K."	3 с	2 4	5 3	9 6	2 1	1 А	3 2	1 с	7 с	6 с	15 А	13 6	3 3	7 3	32
6.	Рене Арну (F), "Рено-RE21/22"	19 А	6 1	2 1					16 ф							
	"Рено-RE24/25"				2 9	6 4	20 А	2 5		3 с	1 9	1 2	1 10	23 с	6 7	29
7.	Элио де Анжеллис (I), "Лотос-81-K."	5 с	7 2	14 с	20 А	8 10*	14 9*	14 с	14 с	11 16	9 6	11 А	18 4	17 10	4 4	13
8.	Жан-Пьер Жабуй (F), "Рено-RE22/23"	9 с	1 с	1 с	11 ф	5 с	16 с	6 с	13 с	2 с	2 1	2 с	2 с	13 А	—	9
9.	Риккардо Патрезе (I), "Эрроуз-А3/А2-K."	7 с	14 6	11 А	8 2	16 А	11 8	18 9	21 9	10 9	18 14	14 с	7 с	11 А	20 А	7
10.	Дерек Дейли (GB), "Тиррел-009/010-K."	22 4	24 14	16 с	14 8	11 9	12 А	20 11	10 4	22 10	10 А	23 А	22 А	20 А	21 А	6
	Жан-Пьер Жарье (F), "Тиррел-009/010-K."	18 с	22 12	13 7	12 А	9 5	9 А	16 14	11 5	23 15	13 с	17 5	12 13*	15 7	22 ф	6
	Кейо Росберг (SF), "Фиттипальди-F7/F8-K."	13 3	15 9	23 А	22 с	21 7	к	23 А	к	8 с	11 16	к	11 5	6 9	14 10	6
	Жиль Вильнев (CDN), "Феррари-312T5"	8 А	3 с	10 с	10 с	12 6	6 5	17 8	19 с	16 6	15 8	7 7	8 А	22 5	18 А	6
	Джон Уотсон (GB), "Мак-Ларен-M29B/C-K."	17 с	23 11	21 11	21 4	20 ф	к	13 7	12 8	20 с	21 с	9 с	14 с	7 4	9 ф	6
15.	Эмерсон Фиттипальди (BR), "Фиттипальди-F7/F8-K."	24 ф	19 15	18 8	24 3	24 с	18 6	24 13*	22 12	12 с	24 11	21 с	15 А	16 с	19 с	5
	Ален Прост (F), "Мак-Ларен-M29B/C/M30-K."	12 6	13 5	нс	—	19 с	10 А	7 с	7 6	14 11	12 7	18 6	24 7	12 А	13 нс	5
17.	Бруно Джакомелли (I), "Альфа-Ромео-T179"	20 5	17 13	12 с	6 А	18 с	8 А	9 с	6 А	19 5	8 с	8 с	4 с	4 А	1 с	4
	Йохен Масс (D), "Эрроуз-А3/А2-K."	14 с	16 10	19 6	17 7	13 А	15 4	15 10	24 13	17 8	нс	—	—	21 11	24 с	4
19.	Йоди Шектер (ZA), "Феррари-312T5"	11 с	8 с	9 с	16 5	14 8	17 с	19 12	23 10	21 13	22 13	12 9	16 8	к	23 11	2
20.	Гектор Реба (MEX), "Брэбхэм-BT49-K."	—	—	—	—	—	—	—	17 7	15 с	14 10	13 с	9 с	10 6	8 с	1
	Марио Андретти (USA), "Лотос-81-K."	6 с	11 А	15 12	15 А	17 с	19 7	12 с	9 с	9 7	17 с	10 8*	10 с	18 с	11 6	1
	Рикардо Занино (RA), "Брэбхэм-BT49-K."	16 7	18 8	17 10	18 А	22 с	к	22 с	—	—	—	—	—	—	—	
	Марк Зурер (CH), "АТС-D4-K."	21 с	20 7	нс	—	—	—	11 с	15 с	13 12	16 12	20 10	23 с	к	17 8	
	Клей Регациони (CH), "Энсайн-N180(MN01)-K."	15 ф	12 с	20 9	23 А	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Руперт Киган (GB), "Вильямс-FW07-K."	—	—	—	—	—	—	—	18 11	к	20 15	к	21 11	к	15 9	
	Ян Ламмерс (NL), "АТС-D3/D4-K."	к	к	к	4 с	15 12*	13 ф									
	"Энсайн-N180(MN02)-K."												к	19 12		
	"Энсайн-N180(MN03)/(MN04)-K."							к	к	24 14	к	к			25 с	
	Эдди Чивер (USA), "Озелла-FA1/FA2-K."	к	к	22 А	19 с	к	к	21 с	20 с	18 с	19 с	19 с	17 12	14 с	16 с	
	Джефф Лиз (GB), "Шэдоу-DN11/DN12-K."			24 А	к	к	к	к								
	"Вильямс-FW07-K."	—	—						—	—	—				нс	
	"Энсайн-N180"											24 А	к			
	Патрик Депайе (F), "Альфа-Ромео-T179"	23 с	21 с	7 ф	3 А	10 с	7 с	10 с	8 с	—	—	—	—	—	—	
	Тифф Ниделл (GB), "Энсайн-N180(MN02)/(MN03)-K."	—	—	—	—	23 с	к	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Найджел Мэнселл (GB), "Лотос-81-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23 с	16 А	к	—	—	
	Витторио Брамбилла (I), "Альфа-Ромео-T179"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 А	19 А	—	—	
	Андреа де Чезарис (I), "Альфа-Ромео-T179"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 с	10 А	
	Майкл Такуэлл (NZ), "Тиррел-010-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24 с	к	
	"Эрроуз-А3-K."											к				
	Стефан Юханссон (S), "Шэдоу-DN11-K."	к	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Дейвид Кенеди (GB), "Шэдоу-DN11/DN12-K."	к	к	к	к	к	к	к	—	—	—	—	—	—	—	
	Стивен Саут (GB), "Мак-Ларен-M29C-K."	—	—	—	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Дезайр Уилсон (ZA), "Вильямс-FW07-K."	—	—	—	—	—	—	—	к	—	—	—	—	—	—	
	Харальд Эртль (A), "АТС-D4-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	к	—	—	—	—	—	
	Манфред Винкельхок (D), "Эрроуз-А3-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	к	—	—	
	Кевин Коуган (USA), "Вильямс-FW07-K."	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	к	—	

ЧЕМПИОНЫ СТАВЯТ НА "КРАСНОЕ"

А. ВОРОНЦОВ

"Рыба ищет, где глубже, а человек — где лучше". Лишь этой избитой сентенцией могли утешить ведущие гонщики "Нортон" своих бывших хозяев, когда в конце 1952 года Джефф Дьюк и Рэг Армстронг подписали контракты с итальянской "Джилерой". Увы, в мотогонках на успех может рассчитывать прежде всего тот, кто не жалеет денег. А финансовое положение итальянских фирм в первой половине пятидесятых годов было куда лучшим, нежели британских, уже почувствовавших смену симпатий своих соотечественников, которые сделали выбор в пользу четырехколесных машин.

Английские гонщики пересаживались на красные итальянские мотоциклы. Дьюк и Армстронг, как мы уже сказали, предпочли "Джилеру". Их земляк, экс- и вице-чемпион мира Лес Грэм выбрал "МВ Агусту", Фергус Андерсон — "Мото Гуцци". Вот так и получилось, что честь Британии за рулем "нортонов" пришлось отстаивать родезийцу Рэю Амму и австралийцу Кену Каванне. Но специалисты не слишком высоко оценивали их шансы, предавая битву между новобранцами "Джилеры" и Грэмом.

В спор этой троицы могли вмешаться пилоты "Мото Гуцци". Но во-первых, гонщиками экстра-класса назвать их было трудно — если Андерсон еще одержал одну победу в Гран-при, то его коллега, итальянец Энрико Лоренцетти выше третьего места в гонках "пятисоток" ни разу в жизни не поднимался. А во-вторых, уж слишком "темной лошадкой" был новый "Мото Гуцци". Совершенно фантастичная по конструкции машина: рядный четырехцилиндровый двигатель с жидкостным охлаждением установлен продольно, передача на заднее колесо — карданным валом. Двигатель же служил и главным силовым элементом ходовой части: все прочие узлы крепились к нему легкими трубчатыми подрамниками. Кроме того, он был оборудован системой впрыска топлива, правда, довольно примитивной. И наконец, после исследований в аэродинамической трубе на мотоцикл поставили небольшой полубтекатель.

Как и следовало ожидать, надежды "Мото Гуцци" не сбылись — четырехцилиндровая модель страдала от многочисленных "детских болезней". Так что единственную победу — на завершающем этапе чемпионата в Испании — Андерсон одержал на одноцилиндровой "пятисотке". А ожидавшаяся дуэль между Дьюком и Грэмом и вовсе не состоялась. В первой же гонке чемпионата, "Турист Трофи" на острове Мэн, первый чемпион мира в "королевском классе" Лес Грэм разбился насмерть. В его отсутствие лучший гонщик сезона-51 Дьюк без видимых усилий выиграл вторую чемпионскую корону, победив в четырех гонках из восьми. Второе место занял его товарищ по команде Армстронг. А лучший гонщик "Нортон" Кен Кавана стал бронзовым призером.

1954-й стал первым годом массового применения обтекателей. Любопытно, что образцом послужил не кургузый полубтекатель четырехцилиндрового "Мото Гуцци", появившийся в 1953 году, а экспериментальный "Нортон" того же года. Он отличался необычной посадкой гонщика, с опорой не на ступни, а на колени, и большим обтекателем, закрывавшим всю переднюю часть мотоцикла. В гонках эта машина не появилась, хотя Рэй Амму установил на ней 61 мировой ре-



корд, а сама "коленипреклоненная" посадка привилась лишь в гонках мотоциклов с коляской. Зато форма обтекателя была немедленно скопирована многими конструкторами гоночных машин.

В этом сезоне преимущество Джеффа Дьюка и его "Джилеры" стало еще более убедительным: пять побед подряд! Преобразился и сам мотоцикл — итальянцы не скрывали, что при подписании контракта рассчитывали не только на водительское мастерство чемпиона, но и на его бесценный опыт в доводке гоночного "Нортон". И в самом деле, ходовая часть "Джилеры" образца 1954 года была точной копией знаменитой нортоновской "Перины", так что помимо превосходного четырехцилиндрового двигателя итальянский мотоцикл отличался отменной управляемостью. Но и "Нортон" с новым короткоходным одноцилиндровым мотором прибавил в резвости, что позволило Амму, выигравшему два этапа, стать вице-чемпионом. Третьим финишировал Кавана, перешедший под знамена "Мото Гуцци". А вот Армстронг, располагавший чемпионской машиной, откатился на четвертое место, и только пятым стал лучший гонщик "МВ Агусты" — англичанин Дики Дейл.

"Нортон", попавший в полосу финансовых трудностей, в начале 1953 года вошел в состав концерна AMC, выпускавшего также мотоциклы AJS и "Матчлесс". Печальное событие — ибо в конце 1954 года, когда AMC объявил о своем уходе из мотогонок Гран-при, пришлось поставить крест и на перспективных разработках "Нортон" — в том числе на проекте 500-кубового четырехцилиндрового двигателя с водяным охлаждением. Отныне гонщики, выступавшие на британских мотоциклах, могли рассчитывать лишь на доработанные варианты серийных гоночных машин. Правда, и они были настолько хороши, что свою последнюю победу на этапах чемпионата мира "Нортон" отпраздновал в 1971 году!

Однако уход заводской английской команды привел к тому, что уже в сезоне 1955 года Дьюк и его "Джилера" царствовали безраздельно. Он выиграл половину гонок чемпионата, его напарник Рэг Армстронг занял второе место. "МВ Агуста" после распада "Нортон" заполучила в свои ряды Рэя Амму, но этот переход не принес родезийцу счастья. В первой же тренировке на новом мотоцикле он разбился насмерть. Бронзовую медаль в копилку графа Агусты внес другой новобранец — чемпион мира 1952 года Умберто Мазетти. "Мото Гуцци" окончательно отказалась от ненадежной четырехцилиндровой модели, а вот ее одноцилиндровая машина принесла новой звезде команды, англичанину Биллу Лома-су, победу в Гран-при Ольстера.

«Непобедимая "парочка" — Джефф Дьюк и его четырехцилиндровая "Джилера".

Первые успехи пришли к БМВ. Двухцилиндровые оппозитные двигатели баварской фирмы оснащались впрыском топлива, в остальном же во многом походили на гоночные моторы образца 1939 года, хотя отсутствие наддува, конечно, лишало их былого превосходства. Лучшим результатом стало второе место Вальтера Целлера в Гран-при Германии, позволившее немцу занять седьмую строчку в итоговом протоколе чемпионата мира.

Похоже, и следующий сезон должен пройти по привычному сценарию. Но Дьюк оказался выведен из игры: в конце 1955 года он поддержал забастовку гонщиков-частников, требовавших повышения выплат стартовых, и вместе с ними был дисквалифицирован ФИМ на половину следующего сезона. В его отсутствие не знал себе равных Джон Сертиз, 22-летний англичанин, с блеском выступавший ранее в качестве "любителя", а на 1956 год подписавший контракт с "МВ Агустой". Хотя в середине сезона он получил травму и не выступал в последних трех гонках, трех побед подряд (первенство мира тогда насчитывало лишь шесть этапов) хватило для завоевания чемпионского звания.

К 1956 году БМВ ухитрился переманить в свои ряды Андерсона, лучшего гонщика и руководителя команды "Мото Гуцци". Но в Бельгии на трассе "Флоретт" мотоцикл Андерсона в крутом повороте занесло, и последовавшее падение оказалось для англичанина роковым. Честь марки поддержал Целлер: хотя победить ему не удалось ни разу, по сумме очков он вышел в чемпионате на второе место. На третьем неожиданно для всех оказался английский "частник" Джон Хартл на "Нортоне". И лишь последующие места заняли гонщики "Джилеры" француз Пьер Моннере и Рег Армстронг.

В целом сезон этот можно было бы назвать не слишком интересным, если бы не "Мото Гуцци", вновь ставшая возмутительницей спокойствия. Ее мотоцикл с восьмицилиндровым, V-образным мотором многие знатоки до сих пор считают самым фантастическим снарядом для гоночных трасс. Чудовищный — иначе и не скажешь — двигатель, с четырьмя верхними распределительными валами, жидкостным охлаждением, шестиступенчатой коробкой передач в общем блоке с двигателем и всего двумя поплавковыми камерами для восьми карбюраторов был установлен в дуплексной трубчатой раме. Мотоцикл доказал свою исключительную быстроходность, но из-за постоянных поломок ни одной гонки не смог закончить.

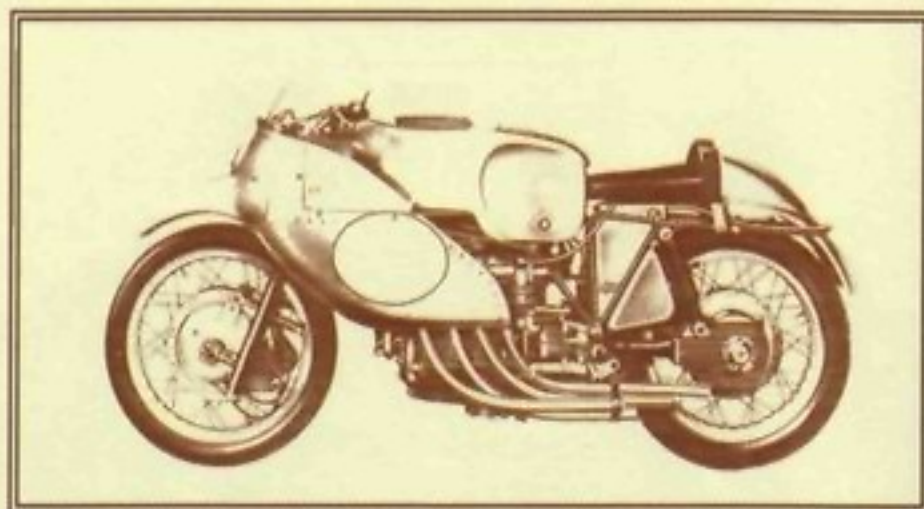
Сезон 1957 года начался с побед двух гонщиков "Джилеры", до этого времени остававшихся в тени, — итальянца Либеро Либерати и шотландца Боба Мак-Интайра. Дьюку снова не повезло — весной он получил травму, от которой смог оправиться лишь в августе, когда судьба призовых мест была уже решена. Падение и травма вывели из борьбы за титул и неплохо начавшего сезон Сертиза. Лучше всех этим воспользовалась "Джилера", сумевшая повторить свой успех двухгодичной давности. Чемпионом мира стал Либерати, а второе место занял Мак-Интайр, Сертиз все же удержал для "МВ Агусты" третье. Но ни "Нортон", ни БМВ уже не могли соперничать с быстроходными четырехцилиндровыми "итальянцами", пять лет подряд становившимися сильнейшими в "королевском" классе.

Примерно такая же картина складывалась и в следующем — до 350 см³. С той лишь разницей, что здесь первую скрипку играла третья из "сестер-итальянок", "Мото Гуцци", а примы поллитрового класса "МВ Агуста" и "Джилера" лишь аккомпанировали ей.

До 1953 года гонки на 350-кубовых мотоциклах оставались вотчиной английских гонщиков на британских машинах. Но теперь "Мото Гуцци" решила "выкурить" отсюда представителей "туманного Альбиона". Андерсон и Лоренцетти — та самая команда, которая сражалась со своим капризным восьмицилиндровым мотоциклом в гонках "пятисоток", — начали сезон на расточенном до 320 см³ варианте успешной 250-кубовой машины. Однако после их блестящих выступлений в первых состязаниях главный конструктор фирмы Джулио Каркано спешно спроектировал "полноразмерный" вариант. В итоге Андерсон с большим отрывом стал чемпионом мира, Лоренцетти занял второе место. Родезиец Амм, на 500-кубовом "Нортоне" легко объезжавший и того, и другого, в состязаниях 350-кубовых машин, не мог угнаться за дуэтом "Мото Гуцци" и вынужден был довольствоваться "бронзой".

Через год англичане попытались организовать "контрнаступление". "Нортон" получил новый короткоходный двигатель, AJS — усовершенствованный вариант трехклапанной головки цилиндра. Некоторые плоды это принесло: Амм на "Нортоне" стал вице-чемпионом, а новозеландец Род Коулмен занял третье место. Но чемпионом мира вновь стал Андерсон — четыре победы из девяти.

А к новому сезону Каркано полностью переработал конструкцию мотоцикла. Двигатель получил два распределительных вала в головке вместо одного, гильза была заменена слоем хрома на поверхности алюминиевого цилиндра. Еще



Сенсация сезона-53 — "Мото Гуцци" с продольным четырехцилиндровым двигателем.



Став мотогонщиком еще в 30-е годы, во время второй мировой войны, Лес Грэм был пилотом бомбардировщика. Последней победой 42-летнего англичанина стал выигрыш "Турист Трофи" в классе 125 см³. На следующий день в гонке "пятисоток" он погиб.



Рэй Амм готовится к очередному мировому рекорду. Обтекатель его "Нортон" 1953 года стал в следующем сезоне образцом для многочисленных подражаний.

БМВ-RS-54 1954 года был маломощным — всего 50 л.с. Только через год, с внедрением впрыска топлива и значительного — на 7 кг — снижением веса баварская фирма начала приближаться к характеристикам итальянских машин.





Одноцилиндровый "Мото Гуцци-350" в окончательном варианте 1957 года.



250-кубовый "НСУ-Шпорт-макс", созданный в 1955 году на базе серийного мотоцикла, оказался даже быстрее, чем заводской "Реннмакс", ставший чемпионом мира годом раньше.

Джон Сертиз идет к победе на четырехцилиндровой "пятисотке" "МВ Агуста". Брэндс-Хэтч, 1957 год.



"Джилера" 1956 года — первый двухцилиндровый мотоцикл в 125-кубовом классе.



одной новинкой стала пространственная рама из тонкостенных труб, силовая структура которой учитывала установку впускного обтекателя, разработанного с помощью продувок в аэродинамической трубе. Билл Ломас, заменивший в команде погибшего Андерсона, на новом "Мото Гуцци" выиграл титул чемпиона мира с огромным отрывом. Вторым оказался его напарник и соотечественник Дики Дейл.

В отсутствие сдавшихся на милость победителей "Нортон" и АJS напомним, что они в конце 1954 года отказались от участия в чемпионате мира — единственным конкурентом неудержимым "итальянцам" стал немецкий ДКВ. Этот мотоцикл оснащался двухтактным двигателем довольно оригинальной конструкции — два цилиндра располагались на привычном месте, а третий смотрел вперед, составляя с ними угол в 75 градусов. Конструктор Хельмут Горг, доводивший этот мотор до ума, отказался от применения каких-либо золотниковых устройств, без чего создание конкурентоспособного "двухтактника" считалось невозможным. Взамен для лучшего наполнения цилиндров он впервые использовал волновые процессы, возникающие в выпускной системе. Мотоцикл отличался изумительной динамикой разгона, но, увы, как и все двухтактные двигатели с воздушным охлаждением, во многом терял свои показатели к концу гонки. Тем не менее немец Август Хобль занял на нем третье место в чемпионате мира.

Так же — Ломас—Дейл—Хобль — выглядела призовая тройка и в 1956 году. Еще один гонщик на ДКВ, англичанин Сесил Сэндфорд, был четвертым, а пятым финишировал Джон Сертиз на четырехцилиндровой "МВ Агусте" — уменьшенной копии его чемпионской 500-кубовой машины. Причем, если бы не травма, Сертиз мог бы подняться в таблице чемпионата намного выше.

В 1957 году место ДКВ, которая сочла расходы на содержание гоночной команды несопоставимыми с достигнутыми успехами, заняла итальянская "Джилера", решившая повторить рецепт "МВ Агусты" — уменьшить четырехцилиндровую "пятисотку" до 350 см³. Благодаря таланту австралийца Кейта Кэмпбела, с блеском выигравшего половину гонок чемпионата, звание чемпиона мира вновь осталось за гонщиком на "Мото Гуцци". Но на следующих местах в итоговом раскладе были гонщики "Джилеры": Либерио Либерати, получивший "серебро", и Билл Мак-Интайр, завоевавший "бронзу".

Уникальная победная серия — пять титулов чемпиона мира подряд — несомненно, скрасила руководителям "Мото Гуцци" горечь от разгрома в классе 250 см³. Ибо после трех побед в четырех чемпионатах мира в 1949—1952 годах в 1953-м пилоты "Мото Гуцци" вынуждены были довольствоваться местами с третьего по шестое. Причем это была весьма представительная компания — два чемпиона мира, Андерсон и Лоренцетти (1952 год, 250 см³), австралиец Кавана и итальянец Монтанари. Но хотя борьба в этом сезоне в "четвертьлитрах" выдалась невиданно упорная, первую четверку разделило на финише лишь шесть очков, и трое пилотов одержали по две победы — лучшим оказался Вернер Хаас на НСУ. Молодой немец ухитрился опередить даже своего умудренного опытом товарища по команде, ирландца Рега Армстронга, который получил в том году "серебро" сразу в двух классах — 250 и 500 см³.

История победителя "итальянцев", мотоцикла "НСУ-Реннмакс", началась в самом начале пятидесятых, когда фирма затеяла разработку четырехцилиндрового, 500-кубового двигателя. Правда, до гоночных трасс этот мотор так и не добрался, зато на его основе были созданы двухцилиндровый, 250-кубовый "Реннмакс" и одноцилиндровый, 125-кубовый "Реннфокс". Поначалу мотор имел привод двух верхних распредвалов самостоятельными вертикальными валами с коническими шестернями, как НСУ-350 1939 года. В 1954 году конструкцию модернизировали, сохранив лишь один вертикальный вал. Другой характерной особенностью мотоцикла была хребтовая рама, сваренная из двух штампованных половин, как на серийных машинах.

И в 1954 году НСУ были неудержимы — Хаас стал чемпионом мира, выиграв пять из семи гонок чемпионата, его товарищи по команде Рупперт Холлаус и Херманн Мюллер заняли второе и третье места. И вдруг на вершине успеха НСУ объявила о том, что прекращает официальное участие в гонках. Трудно сказать, повлияла ли на это решение трагическая гибель Хааса, который разбился в авиакатастрофе, возвращаясь домой после одного из этапов чемпионата мира, или же все конструкторские силы были брошены на разработку автомобиля, вскоре появившегося в производственной программе фирмы. Но тем не менее на результатах это несколько не отразилось, и в 1955 году чемпионом мира стал Херманн Мюллер, выступавший на личном "НСУ-Шпортмакс" — гоночной модификации обычного серийного одноцилиндрового "НСУ-Макс". Эта машина выпускалась довольно крупной серией и пользовалась чрезвычайной популярностью у "частников". Как ни странно, класс этот оказался для итальянцев, легко побеждавших в гонках "пятисоток" и 350-кубовых машин, словно заколдованным. Во всяком случае ни Билл Ломас на заводской "МВ Агусте" с одноцилиндровым, четырехтактным двигателем, ни Сесил Сэндфорд на "Мото Гуцци" так и не сумели обойти немца-любителя и закончили сезон соответственно вторым и третьим.

И только еще через год, когда 46-летний Мюллер решил уйти на покой, итальянцы смогли вздохнуть свободно — и этот, третий мотогоночный класс становился их безраздельной вотчиной. Перед началом сезона ожидалась напряженная борьба между "МВ Агустой" и "Мото Гуцци". Но превосходство первой из них оказалось просто подавляющим. Ветеран Карло Уббали на новой с иголки "МВ Агусте" выиграл пять гонок, став чемпионом мира, а его товарищ по команде, молодой швейцарец Луиджи Тавери победил в оставшейся шестой и занял второе итоговое место. Лишь "бронза" досталась Энрико Лоренцетти на "Мото Гуцци".

Но в 1957 году компания на пьедестале полностью обновилась. Итальянская фирма "Мондиаль" подготовила совершенно новый мотоцикл с одноцилиндровым, четырехтактным двигателем и чрезвычайно развитым обтекателем, закрывавшим почти всю машину. Кроме того, она пригласила в свою команду как ветеранов, которым предложенные фирмой условия показались заманчивыми, так и многообещающих новичков. В результате "Мондиаль" достались все медали первенства: чемпионом стал Сэндфорд, второе место занял итальянец Тарквинио Провини. А третье — ирландец Сэмми Миллер (прославившийся впоследствии в соревнованиях по триалу).

И в самом младшем классе поначалу итальянцам не удавалось справиться с упрямым НСУ. Вернер Хаас с большим преимуществом привел свой "НСУ-Реннфокс" к победе в 1953 году, опередив гонщиков "МВ Агусты" Сэндфорда и Уббали. В следующем сезоне с еще более убедительным превосходством — четыре победы подряд в серии из шести этапов — победил пилот НСУ, австриец Рупперт Холлаус, вторым был Уббали на "МВ Агусте", третьим — Херманн Мюллер на НСУ.

С уходом немецкой фирмы ситуация стала довольно однообразной. В 1955 году весь пьедестал принадлежал гонщикам "МВ Агусты" — Уббали был безусловным лидером, выиграв пять этапов из шести, за ним призовые места заняли Луиджи Тавери и Ремо Вентури. Лишь "Мондиаль" пытался противостоять "МВ Агусте", но максимум, на что оказался способен — второе место Ромоло Ферри в Гран-при Испании.

Зато в следующем году Ферри был уже грозным соперником. Его новым оружием стала двухцилиндровая "Джилера" — первый многоцилиндровый мотоцикл в классе 125 см³. Подобно старшему, 500-кубовому собрату, он имел шестеренный привод двух верхних распредвалов между цилиндрами и дуплексную трубчатую раму типа "Нортон". И хотя титул чемпиона вновь с огромным преимуществом (пять побед в шести гонках) взял Уббали на "МВ Агусте", второе место для мотоцикла-дебютанта — несомненный успех. К сожалению, в начале 1957 года Ферри получил травму, а замены "Джилера", выступавшая также в классах 350 и 500 см³, найти не смогла.

Другими интересными новостями 1956 года были дисковые тормоза на мотоциклах "Мондиаль" — впервые в истории чемпионата — и сенсационный успех в гонке "Турист Трофи" испанских мотоциклов "Монтеса": Кама пришел вторым, а Гонзалес — третьим! Машины конструкции Франсиско Бульто, основавшего впоследствии собственную фирму "Бультако", оснащались простыми одноцилиндровыми, двухтактными двигателями без золотниковых устройств. Хорошие мощностные параметры обеспечивались за счет подбора формы каналов и настройки выпускной системы.

Немало шума наделала и итальянская "Дукати", выставившая команду из 14 гонщиков! Мотоциклы располагали чрезвычайно быстроходными одноцилиндровыми, четырехтактными моторами с двумя верхними распредвалами. А в конце сезона главный конструктор Фабио Тальони оснастил их системой "десмодромик" — клапана закрывались специальными коромыслами, получавшими привод от третьего распределительного вала в головке цилиндров. Эта система, позволяющая избавиться от запаздывания закрытия клапанов на высоких оборотах, требует высочайшей точности изготовления, и поначалу "Дукати" никак не удавалось добиться впечатляющих успехов.

А в 1957 году фортуна улыбнулась гонщику "Мондиаль" Тарквинио Провини, выигравшему половину из шести гонок чемпионата. Непобедимый доселе Уббали на "МВ Агусте" довольствовался на этот раз "серебром", а "бронзу" получил его товарищ по команде Луиджи Тавери.

Итак, все лавры чемпионов мира в шоссейно-кольцевых мотогонках мотоциклов-одиночек принадлежали в 1957 году трем итальянским фирмам: "Джилера", "Мото Гуцци", "Мондиаль". И как гром среди ясного неба прозвучало в конце года заявление, что все они прекращают свое участие в гонках. Увы, расцвет мотоциклов остался позади: все больше поклонников двухколесных машин пересаживались на автомобили, сбыт падал, и даже крупным фирмам стало не по карману столь дорогостоящее увлечение, как мотогонки. Так опустился занавес интереснейшего спектакля, который теперь величают не иначе как "золотой эрой мотоспорта".

А посланцами новой эпохи стали два невысоких японца, в 1954 году впервые приехавших на остров Мэн, чтобы увидеть "Турист Трофи". Их звали Такэо Фуджисава и Соичиро Хонда...



Австриец Рупперт Холлаус на "НСУ-Реннфокс" образца 1953 года.

Слева — роде-
зиец Рей Ам-
м, погибший
в Имоле
в 1955 году.
Справа — ли-
дер команды
AJS 1953—1955
годов, весель-
чак Род Коул-
мен из Новой
Зеландии.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГОНОЧНЫХ МОТОЦИКЛОВ 1953—1957 ГОДОВ

	Год	Число цилиндров	Привод клапанов	Диаметр цилиндра/ ход поршня, мм	Рабочий объем, см ³	Мощность, л.с./об/мин	Число передач	Сухая масса, кг	Скорость, км/ч
"Джилера"	1954	4	DOHC	52/58,5	495	65—10400	5	145	240
"Мото Гуцци"	1954	4	DOHC	56/50	492	54—9000	4	145	230
"Нортон"	1954	1	DOHC	90/78,4	499	55—8200	4	142	220
"МВ Агуста"	1954	4	DOHC	56/50,7	498	65—11000	5	142	—
"Джилера"	1956	4	DOHC	52/58,5	495	71—11000	5	148	260
"Мото Гуцци"	1956	8	DOHC	44/41	499	67—12500	4—6	154	260
"МВ Агуста"	1956	4	DOHC	52/58	492	70—11000	5	155	260
БМВ	1956	2	OHC	66/72	492	72—10000	5	125	260
"Мото Гуцци"	1957	8	DOHC	44/41	499	75—12500	4—5	145	270
"МВ Агуста"	1957	4	DOHC	52/58	492	76—11200	5	140	260
"Мото Гуцци"	1953	1	OHC	75/78	344	35—7800	4	—	210
"Нортон"	1954	1	DOHC	78/73	349	37—8500	4	139	200
AJS	1954	1	3OHC	75,5/78	349	42—8000	4	130	195
"Мото Гуцци"	1956	1	DOHC	80/69,5	349	37—8000	5	97	220
ДКВ	1956	3	2T	53/52,8	349	45—9700	5	147	225
"Джилера"	1956	4	DOHC	46/52,6	349	49—11000	5	145	240
"МВ Агуста"	1956	4	DOHC	47,5/49	347	48—11000	5	150	230
"НСУ-Реннмакс"	1953	2	DOHC	54/54	246	29—10500	5	121	190
"НСУ-Реннмакс"	1954	2	DOHC	56/50,8	249	32,5—11000	6	118	200
"НСУ-Шпортмакс"	1955	1	OHC	69/66	246	28—9000	4	122	185
"МВ Агуста"	1955	1	DOHC	68/56	203	27—11000	5—6	92	205
"МВ Агуста"	1956	1	DOHC	72,6/60	248	32—11000	5	120	210
"Мондиаль"	1957	1	DOHC	75/56,4	249	29—10800	5—6	—	220
"НСУ-Реннфокс"	1953	1	DOHC	54/54	124	14,5—10000	4	84	160
"МВ Агуста"	1953	1	DOHC	53/56	124	17—10300	5	85	175
"НСУ-Реннфокс"	1954	1	DOHC	54/54	124	17	4—6	81	170
"МВ Агуста"	1956	1	DOHC	53/56	124	18,5—11500	6	85	185
"Мондиаль"	1956	1	DOHC	53/56	124	18—12000	5	95	185
"Джилера"	1956	2	DOHC	40/49,6	124	19—12000	6	105	190



В "ДАКАРЕ" В

Человеческой натуре свойственно забывать плохое, оставляя в памяти место для чего-то доброго и светлого.

"Париж—Дакар—Париж" 1994 года был клубком сплошных скандалов: разногласия начались еще до старта марафона, продолжались на всем его протяжении и не закончились даже после финиша. Отстранение от дел прошлогоднего организатора Жан-Клода Фенуя свидетельствовало о явном недоумении "Большого африканского приключения". Появились даже слухи, что дни его, мол, сочтены. Не тут-то было: скандалы понемногу улеглись, неприятный

осадок от них прошел, а на место очередного, четвертого после отца и сына Сабин и Фенуя, патрона "Дакара" быстро нашелся еще один кандидат. И какой! Участник всех шестнадцати африканских марафонов, единственный, кому удавалось побеждать в них как на автомобиле, так и на мотоцикле — Юбер Ориоль. "Кому как не ему стоять у руля "Дакара", по-видимому, решили в ТСО ("Тьерри Сабин Организасьон"), и Ориоль, повесив шлем на гвоздь, получил карт-бланш на управление рейдом-марафоном "Париж—Дакар-95".

Как не трудно догадаться,

важнейшей целью Юбера стало возрождение того самого легендарного духа приключений, характерного для "Дакаров" первой половины 80-х.

С задачей этой организаторы пытаются справиться вот уже несколько лет, неизменно сводя возрождение приключенческого духа к понижению стартовых взносов участников. Примерно в том же стиле поступил и новоиспеченный организатор марафона. Но о дешевизне "Дакара" в абсолютном смысле говорить трудно. Ведь участие в трансафриканском рейде частному экипажу обойдется никак не меньше, чем в триста тысяч долларов. Да и положительное сальдо бюджета оргкомитета одни лишь стартовые взносы никак не обеспечат — достаточно вспомнить отнюдь не копеечную рекламу по европейскому телевидению. Но в стремлении облегчить финансовое бремя Ориоль, похоже, все-таки перебрал — экономя каждый лишний франк, он оставил участников без воды. Небритый и грязный гонщик, по мнению Юбера, и был символом духа приключений, завещанного Тьерри Сабин. Но может быть, ему виднее — испытал же все это Ориоль на собственной шкуре.

Для придания "Дакару" пуши популярности придумали веселые конкурсы в духе масовиков-затейников — на лучшую окраску автомобиля или мотоцикла, например. Получили некоторые дополнения и спортивные правила: чтобы хоть как-то уравнивать "рыцарей пустыни" с богатыми "кошюшнями", мотоциклистам доставлял запчасти специальный самолет. А в остальном все по-старому. Хотя, впрочем, не совсем.

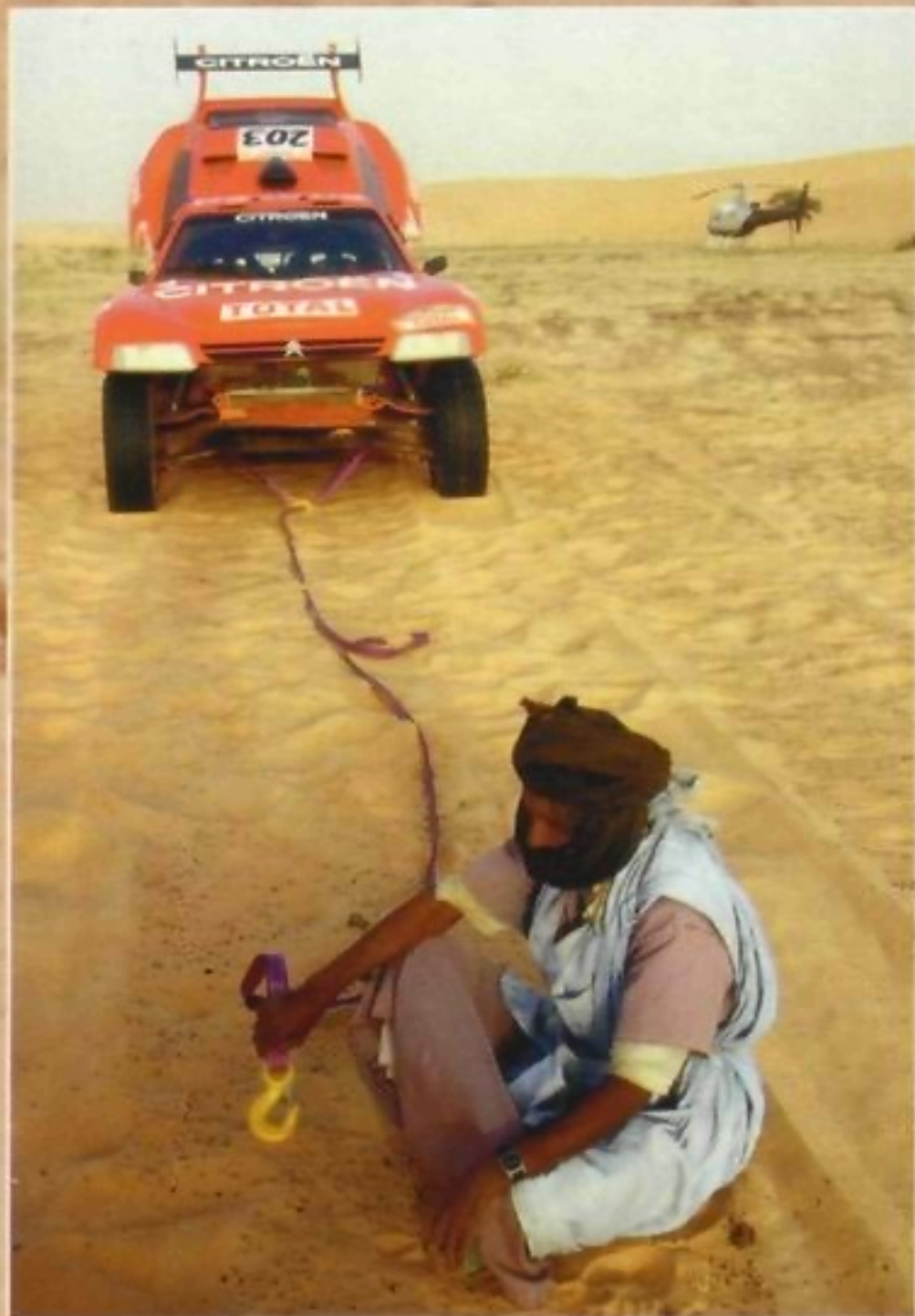
Радикальные изменения маршрута африканского приключения, предпринятые Жильбером Сабин и Жан-Клодом Фенуем в последние два года, обусловлены, не иначе как желанием увековечить свое имя в истории "Дакара".

"Париж—Кейптаун" и "Париж—Дакар—Париж" забудутся не скоро, по крайней мере во Франции. Сумел отличиться в этом плане и Юбер Ориоль — впервые в истории ралли-рейд стартовал не в столице Франции, а из Гранады, административного центра одноименной южноиспанской провинции. Перенос этот был обусловлен опять же чисто экономическими соображениями — в Испании такое мероприятие дешевле. И, разумеется, скромнее. Поэтому в отличие от торжественной атмосферы парижской площади Трокадеро стартовая отмашка в Гранаде смотрелась блекло. И караван из 247 экипажей быстрехонько отправился месить грязь вокруг испанских виноградников.

Мы едва не забыли представить главных действующих лиц нынешнего "Дакара". Впрочем, много говорить о них не придется — все заглавные партии как в зачете автомобилей, так и у мотоциклистов, исполняли ветераны спортивной сцены. На победу в "абсолюте" сегодня, как и год, и два назад, главный претендент — "Ситроен". На сей раз его представляли сразу два чемпиона мира по ралли — Тимо Салонен, вполне удачно перекалвалифицировавшийся в марафонца, и Ари Ватанен, четырехкратный триумфатор "Дакара". Помогать двум "летучим финнам" должны были Пьер Лартиг — победитель двадцати различных ралли-рейдов, и испанец Сальвадоре Сервиа, не так давно, если помните, выступавший за рулем прототипа "Лада-Самара-Т3".

Единственным конкурентом команды "двойного шеврона" была "Соното Мицубиси", на сей раз заявившая на "Дакар" три экипажа: победителя "Дакара-93" Бруно Сабина, сильнейшего японского раллиста Кенджио Шинозуку и еще одного француза Жан-Пьера Фонтенэ.

Битва извечных соперников по пути в столицу Сенегала развора-



ДЕ СПОКОЙНО

М. МИХАЙЛОВ
Фото М. МЕДВЕДЕВА



"сигнала" результатов не дала.

А собственно спортивная борьба закончилась, по сути, уже к середине марафона. На шестом этапе проблемы с механикой его "Ситроена" стоили Салонену свыше получаса времени и третьего места в "абсолюте". Еще через двое суток лишился шансов на пятую победу в "Дакаре" Ватанен. Когда до финиша этапа оставалось каких-то тридцать с лишним километров из 504-х, Ари разбил радиатор "красного дьявола". Финн умудрился найти в мавританских песках местных жителей, продавших ему воду. Но тщетно — она вскоре вытекла опять, и лидером стал Пьер Лартиг.

46-летний француз до поры держался в тени не только пилотов "Мицубиси", но и своих именитых товарищей по команде, не сумев в соперничестве с ними выиграть ни одного этапа. Теперь же он оказался единственным гонщиком "Ситроена", претендующим на победу. Позади маячила тройка "Мицубиси" и ближе всех, после восьмого этапа "Зуе-

ра — Чингуэtti" отстававший от Пьера лишь на двадцать минут, — Бруно Сабі. Но возможность реванша за обидное поражение годичной давности еще не успела затуманить воображение руководителей "Мицубиси", как на сей раз уже Сабі сначала из-за поломки потерял полчаса, а вскоре вдребезги разбил подвеску своего "Пажеро-Т3". Штурман Лартига Мишель Перэн не мог скрыть радости: "Как только мы узнали, что у Бруно проблемы, сразу резко сбросили скорость".

И в самом деле, гнать больше было некуда — ближайший соперник оставался более чем в трех часах от красного "Ситроена" под номером 200.

Прежние актеры разыгрывали и мотоциклетный спектакль. Главными фаворитами считались трехкратные победители "Дакара" 31-летний итальянец Эдди Ориоли и француз Стефан Петерансель. Чуть ниже расценивались шансы 32-летнего испанца Хорди Аркаранса на "Кадживе", двукратного чемпиона мира по кроссу Хайнца





Бывший "кольцевик" Жан-Луи Шлессер и его багги месье от месьеа приобзавают в ралли-рейдах.



Хри Васагчи и Минель Пикар: "Все пропало..."

Кинигаднера из Австрии и еще одного кроссового чемпиона Дэнни Лапорта. Кстати, американец — трехкратный победитель мексиканской "Бахи-1000", которую за океаном почитают куда больше любого "Дакара", выступал за "Таис-спорт" вместе с нашим Александром Нифонтовым.

К сожалению, не их красные "ямахи" (после сезона с "Кадживой" руководство команды предпочло японские мотоциклы), а КТМ 34-летнего австрийца возглавил кавалькаду "рыцарей пустыни" с первого этапа и уверенно держался на первой строчке добрую половину ралли-рейда. Победное шествие Кинигаднера су-

мели остановить только песчаные дюны Мавритании. А на нелегкую вахту лидера заступил Аркаронс, пять раз безуспешно штурмовавший "Дакар". Не удался испанцу триумф и с шестой попытки. Обошел Хорди Стефан Петерансель, почти всю гонку особо не блиставший и, как утверждали злые языки, всецело обязанный своей четвертой победой на "Дакаре" поддержке его заводской команды "Ямаха Мотор Франс".

Не исключено, что в этом заявлении есть доля истины. Во всяком случае никто из фаворитов, выступавших на "ямахах", не сумел блеснуть хорошими результатами. Не удалось это ни Тьерри

Маньяльди, ни партнеру Петеранселя по команде 24-летнему французу Давиду Кастера. Не доехали до Розового озера в Сенегале и пилоты "Таис-спорта". Хотя поначалу Лапорт держался на привычном для себя месте среди лидеров — американец выиграл один этап, был вторым на другом. У Нифонтова дела шли похуже, но до финиша Александр доезжал, пока "не кончился" мотор его мотоцикла. Беда редко приходит одна — скоро Дэнни потерял много

времени, выбираясь из песчаных ловушек, а потом и вовсе упал, сломав при этом руку.

Что и говорить, за исключением некоторых чисто спортивных неприятностей, "Дакар-95" прошел в высшей степени спокойно и умиротворенно. Не будем спорить, хорошо это или плохо. Отметим лишь, что вполне совпадает со знаменитым духом "Дакара" — духом романтических приключений, товарищества и взаимовыручки.

Теперь на счету Петеранселя четыре триумфа в Дакаре. До рекорда соотечественника Нево — пять побед — рукой подать.



ГРАНАДА—ДАКАР

1—15 января, 10109 км, СУ—6138 км

1.	П.Лартиг/М.Перэн	F	Citroen ZX Rallye Raid	T3	72:17.14
2.	Б.Саби/Д.Серие	F	Mitsubishi Pajero	T3	—3:24.53
3.	К.Шинозука/А.Мань	J/F	Mitsubishi Pajero	T3	—4:10.04
4.	Ж.-П.Фонтенэ/Б.Мусмарра	F	Mitsubishi Pajero	T3	—7:12.08
5.	Т.Салонен/Ф.Галлахер	SF/GB	Citroen ZX Rallye Raid	T3	—7:49.16
6.	Д.Геде/Дюбуа	F	Nissan Patrol	T3	—18:59.05
7.	де Лавернь/Аргей	F	Nissan Terrano	T1	—22:23.24
8.	Ж.Висмара/Альбьеро	I	Ssang Yong Range Rover	T3	—22:54.14
9.	Порисаван/Тулл	THA	Mitsubishi Pajero	T2	—22:55.50
10.	Х.Мацуока/А.Шульц	J/D	Mitsubishi Pajero	T2	—23:19.51
22.	К.Лопрайс/Р.Стахура/Й.Калина	CZ	Tatra 815 4x4	T4	—33:59.46
47.	С.Лисовский/В.Крутин	RUS	Toyota Landcruiser KZJ73	T1	—72:25.53
1.	Стефан Петерансель	F	Yamaha XTZ850R		80:35.15
2.	Хорди Аркаронс	E	Cagiva Elefant 900		—23.16
3.	Эдди Ориоли	I	Cagiva Elefant 900		—1:21.08
4.	Фабрис Мвони	I	Honda		—9:11.30
5.	Жерар Брюси	F	Honda		—11:15.10

Стартовало: 247 экипажей, легковые автомобили — 86, мотоциклы — 98, грузовики — 63.

Финишировало: 84 экипажа, легковые автомобили — 37, мотоциклы — 27, грузовики — 20.



Пьер Лартиг.

Дакар" такого еще не видел. В испанскую Гранаду пожаловали сразу полсотни русских спортсменов и механиков. Причем старожилы рейда можно назвать только камазовцев, которые уже несколько лет пробуют свои силы и надежность грузовиков из Набережных Челнов в пустынях Африки. Во второй раз выступал мотоциклист Александр Нифонтов. Остальные русские были весьма разношерстной публикой, слабо представлявшей, какие испытания их ждут на шестнадцатидневном пути.

Первым предстал перед строгими судьями технической комиссии экипаж Андрей Артюшин — Семен Барулин. Он контроль последним и покинул. Буквально все в его "Мицубиси" от совместного предприятия "Рольф", дилера этой японской фирмы в России, не соответствовало группе T1 — серийные автомобили. Андрей выдвинул свою версию столь длительных проволочек: мол, заводская команда "Мицубиси" строит козни против него, поскольку боится конкуренции. В конце концов судьям надоел упрямый русский, и они допустили его по группе T2 — усовершенствованные автомобили.

Предстартовая ночь, а она была новогодней, прошла беспокойно. У одной из наших техничек испанские жулики разбили переднее стекло и стащили палатку и кое-какие личные вещи. А Гранада тем временем веселилась: стоял невероятный шум от стрельбы из ракетниц, гремели фейерверки, пе-

тарды. И чуть ли не главными фигурами этого праздника на центральной площади оказались русские летчики, которых организаторы пригласили для перевозки журналистов и различных грузов. Изрядно навеселе, авиаторы, одетые в потертые костюмы и многие в домашних тапочках, лихо отплясывали с местными жителями под задорные испанские ритмы.

Честно говоря, с трудом верилось, что наши новички, так беззаботно ринувшиеся в отнюдь не безопасное путешествие по Африке, доберутся до Дакара. Здесь свои законы, и главные слагаемые успеха — опыт штурмана, мастерство водителя и своевременная сервисная поддержка. Всего этого как раз и не имело большинство русских экипажей. Правда, Сергей Лисовский рискнул истратить деньги своей фирмы для подготовки "Тойоты" во Франции. Таким же путем пошли Игорь Амромин — Евгений Калачев ("Мицубиси-Пажеро", фирма "Кворум-моторс"). Остальные: Андрей Артюшин — Семен Барулин, Борис Федоров — Александр Жилин ("Мицубиси", Национальный фонд спорта), Александр Русинов — Василий Елагин ("Рейндж-Ровер", "Авто-Ревю"), Григорий Никишкин — Олег Тюпенкин ("Мицубиси", фирма "Кентавр") снаряжали свои автомобили в Москве.

Салидно смотрелась команда из Набережных Челнов. Три боевых экипажа во главе с Виктором Московских, Фирдаускасом Кабировым, Владимиром Марченковым на двухосных КамАЗах и техничка.

ОБЫКНОВЕННЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ РУССКИХ В АФРИКЕ

Б. ЛОГИНОВ



Еще один двухосный КамАЗ с франко-русским дуэтом Леонар — Страхов обслуживал "ситроены". В многочисленном коллективе царил армейская дисциплина. Здесь все ходило по струнке, подчинялись единому распорядку дня и указаниям руководителя делегации Семена Семеновича Якубова, который по своему опыту знает: закон пустыни — порядок во всем.

В принципе у наших грузовиков серьезных конкурентов не было. Две "татры", один японский малотоннажный "Хино" — вот те, кто ехали, что называется, за результатом. Остальные грузовики, большинство которых "мерседесы", выполняли роль техников. КамАЗ и впрямь выглядел красивее и внушительнее своих соперников: в грозном рыке мотора "Камминз" крылась незаурядная мощь в полтысячи лошадиных сил. О своих серьезных намерениях они заявили сразу после старта в Гранаде. Так называемый пролог они промчались с такой скоростью, что ошеломили всех. Не обошлось без казуса — два наших грузовика перевернулись и перегородили дорогу остальным. Организаторам ничего не оставалось, как прервать соревнования, построить участников в колонну и отправить ее на паром.

Едва успел караван участников высадиться в Африке, как сразу же потерялась техничка, которая обслуживала экипажи Никишкина и Федорова. Спортсмены подумывали даже о возвращении в Европу, но на третий день сервисная машина наконец объявилась. Поехали дальше.

Едва ли не большее внимание, чем русские гонщики, привлекали наши летчики. На транспортных Ан-12 и Ан-72, не имевших современного навигационного оборудования, они по первому требованию организаторов выполняли любой рейс. В песчаные бури садились на зыбкие площадки, которые аэродромами никак назвать нельзя. И все это за мизерное вознаграждение в 1000 долларов каждому за 16 дней. Греческие и французские пилоты, получавшие

значительно больше, отказывались, если приходилось приземляться на не асфальтовые посадочные полосы, тем более в сложных метеословиях.

Показали себя наши "воздушные извозчики" не только в небе. Представилось возможность потанцевать с негритянками, у которых платья всего из нескольких лоскутков, — они тут как тут. Приехали в гости русские офицеры из военной миссии ООН. Наши "летуны" — снова в первых рядах, не жалея скудных денег, с истинно русским размахом накрывают скатерть-самобранку. Проходит час-другой, и в кромешной тьме пустыни звучит нестройный сводный хор летчиков и военных. А наутро — опять в воздух, чтобы по допотопной штурманской линейке вывести самолет в нужную точку и совершить акробатическую посадку.

Иные заботы были у наших участников на легковых автомобилях. Палатки их оказались непригодными для установки в скалах и на камнях. Машины стали "сыпаться", запасных частей хронически не хватало, да и техники прибывали в лучшем случае в полночь, а то и под утро, когда времени для ремонта не оставалось.

Не выдержал всех неурядиц и уехал домой штурман Артюшина Семен Барулин. Один за другим стали сходить наши экипажи. Дольше всех, не считая единственного дошедшего до Дакара экипажа Сергея Лисовского, продержалась на дистанции команда КамАЗа. Причем именно команда. Тактика нашей заводской "конюшни" напоминала работу многоступенчатой ракеты, когда отдельные ее ступени, выполнив свою миссию, за ненадобностью отстреливаются. Узлы и агрегаты с грузовиков, не претендовавших на победу, шли как запчасти на машины лидеров. Ближе к финишу на трассе остался лишь экипаж Московских, который опережал ближайшую "Татру" на полтора часа. Увы, за три этапа до конца рейда у мотора оборвался приводной ремень. Пришлось простоять два

часа — преимущество растаяло. На предпоследнем отрезке пути наш экипаж пытался вновь выйти вперед, но при обгоне той самой "Татры" КамАЗ налетел на большой валун, пытаясь уйти от столкновения с машиной журналистов.

Так, вопреки известной формуле количество не перешло в качество. Что, в общем-то, неудивительно. Слишком уж по-дилетантски готовились к столь серьезному испытанию большинство наших "любителей".



Ошли с дистанции все — и заводские КамАЗы, и команды, претендующие на статус профессиональных, и искушенный мотоциклист Нифонтов, и любители, намекавшие на предыдущий спортивный опыт.

Только одному российскому экипажу, вышедшему на старт "Дакара-95", удалось добраться до финиша. Тому, от которого меньше всего этого ждали. Ведь ни Сергей Лисовский, ни его штурман Василий Крутин прежде не то чтобы в марафонах не выступали, но и вообще в автомобильных состязаниях ни разу не участвовали. Так и подмывает сказать — никому не известный дуэт. Однако все как раз наоборот. Может быть, Сергей Лисовский, президент фирм ЛИС'С и "Премьер СВ", был среди наших "дакаровцев" самой знаменитой личностью.

— Как же получилось, что из России лишь вам покорился "Дакар"? Поделитесь своими хитростями, господин Лисовский.

— Наверное, секрета и нет никакого, просто "Дакар" — необычное соревнование. В моем понимании главное тут — добротный сделанный автомобиль. У нас он был. Плюс, разумеется, тактика ведения гонки. Посмотрите, ведь выиграли вовсе не те, кто лидировал большую часть состязаний, а те, кто ровнее прошел дистанцию — что Лартиг, что Лопрайс, что Петерансель. Ну, а у нас-то просто не было возможности выбрать иную тактику, как ехать аккуратно. Да и без везения, конечно, не обошлось.

— Скажите, а почему все-таки вы вдруг решили отправиться на "Дакар"?

— Честно говоря, я и не предполагал, собираясь в дорогу, что еду участвовать в гонках. Знаете, у меня работа сидячая, дай, думаю, встряхнусь немножко. Полагал, что "Дакар" — это что-то вроде путешествия по Африке. А тут, оказывается, ехать быстро надо, чтоб к сроку поспеть.

— А не пробова ли хоть разок, что называется, "притопить" как следует?

— Где-то с этапа пятого мы отважились поехать побыстрее. И получалось в общем-то неплохо. Приходили на финиш порой в третьем десятке абсолютного зачета, хотя стартовали где-то пятидесятыми. Но тут стали терять время на ошибках в навигации. Проще говоря, не туда уезжали.

— Может быть, стоило пристроиться за кем-нибудь из более опытных участников?

— Это трудно. Во-первых, ритм твоего движения практически не совпадает с другими экипажами. Потом очень мешает пыль от впереди идущих



ЛИС'С

ПУСТЫНИ

щих автомобилей. Хотя на некоторых сложных этапах мы, бывало, садились на хвост соперникам. Но ехали так не больше пяти-шести километров. Как правило, между машинами расстояние полтора-два километра.

— Не смущали вас спартанские бытовые условия на бивуаках?

— Пожалуй, нет. Единственно, помыться негде. А так, не до быта было. Приезжаешь на финиш — побыстрее поесть и спать.

— И когда же у вас отбой был?

— Ложились обычно около полуночи.

— Выходит, с машиной возиться не приходилось?

— Автомобиль очень хороший, нам его готовила "Тойота-Франс". За всю дорогу в машине практически ничего по-серьезному не ломалось. Только если мы сами ее не били. А обслуживали нас механики той же "Тойоты-Франс".

— Стало быть, собственных механиков не было?

— Нет. Кстати, с сервисом нашим такая беда случилась. На восьмом этапе техника, в которой ехали наши запчасти и личные вещи, свалилась с дюны. И мы полгонки шли вообще без обслуживания — если что случилось бы, то все — конец. А одежду ходили по бивуаку, кланчили. Встретились мы с нашими технарями уже в Дакаре. Ну как, спрашивают, проблемы с машиной есть?

А вообще в команде "Тойота-Франс" очень приятные ребята. Жак Икс за нее выступал. Говорят, очень известный человек в автоспорте. Другой экипаж был очень любопытный — в нем водителю и штурману на двоих было 138 лет. За рулем сидел 57-летний сын, а рядом — 81-летний отец.

— Любопытно, люди из "Тойоты-Франс" воспринимали вас как своих?

— Поначалу всерьез нет. Думали, мы развлечемся на двух-трех этапах и сойдем. Потом, когда Сахаре прошли, отношение здорово изменилось.

— Был ли у вас эпизод, про который можно сказать: "Вот страху-то натерпелись?"

— Однажды мы чуть не упали вниз со скалы. Попался очень однообразный участок — подъем, спуск, подъем, спуск... От такой монотонности я слегка расслабился. А тут очередной спуск и... — впереди пропасть. Кручу руль влево, машина становится на два колеса, а там серпантин вдоль обрыва. Так на паре колес поворота три прошли. После этого случая мы гораздо осторожнее стали.

— А будет что с улыбкой вспомнить?

— Забавно, что мы все время перед телекамерами улетали — так, на первом этапе перевернулись, потом в дюнах. За пятьдесят километров до Дакара едем потихонечку, вдруг над нами зависает вертолет, и операторы начинают снимать. "Ну, все, говорю, сейчас будут уши". Только я это произнес, как в повороте мы налетаем на

корягу и давай правым бортом пахать. Правда, не перевернулись.

— Интересно, а помогали ли вам советом более опытные в "Дакаре" гонщики?

— Был у нас такой случай. Кстати, с той же нашей техникой — грузовиком "Татра". Ребята здорово шли. Даже многие джипы обгоняли. Неудивительно, ведь для них это был восьмой "Дакар". Так вот, как-то на бивуаке в Сахаре я подошел к ним с легендой, чтобы сложные места показали. В ответ слышу: "Да выкинь ты эту бумажку. Сейчас и так все расскажу, я тут каждый метр пустыни знаю". И на следующем этапе они как раз и перевернулись.

— Сергей, в России сейчас появляется все больше состоятельных людей. Наверное, в будущем кое-кто из них захочет, как вы говорите, немного встряхнуться на "Дакаре". Что бы вы им посоветовали?

— Не экономьте на подготовке машины — дорога тяжелая, ехать надо быстро. Если вы, конечно, собираетесь добраться до финиша, а не просто покрасоваться перед телекамерами на старте.

Беседу вел С. НЕЧАЮК



НАГРАДЫ ЧЕМПИОНАМ

Что доставляет большее удовольствие — получать подарки или дарить их? Судя по радостным лицам всех участников церемонии награждения чемпионов России по автоспорту 1994 года, которая состоялась в Москве, равно приятно и то, и другое.

Чемпионских лавров в нашей стране удостоены победители 23 национальных первенств. В том числе четверо "кольцевиков" — лауреаты в формулах "Восток" и "1600", группах А-1300 и А-1600. Напомним, в этих категориях на старте не набралось десяти участников, что по действующим правилам не дает права на присвоение чемпионского титула. Однако, учитывая, мягко говоря, сложную ситуацию в отечественных кольцевых гонках, РАФ сочла возможным поступиться принципами.

Встречи сильнейших пилотов после окончания сезона, похоже, становятся доброй традицией, и не худо было бы отмечать на них и тех наших спортсменов, которые добились высоких результатов на международных соревнованиях. Как, например, бронзовый призер европейского первенства по кроссу Борис Котелло. На снимке — российские чемпионские регалии ему вручает президент РАФ Николай Пугин.



Чего не сделаешь ради того, чтобы завоевать расположение спонсора! Тем более, если его интересы представляет такая очаровательная женщина, как Елена Асланян.

Организаторам трековых автогонок "Кэмел — все звезды" из Раменского не откажешь в фантазии. Дорогой гостье они устроили катание с ветерком на спортивном автомобиле по трассе ралли "Мороз". Причем за рулем сидел чемпион России прошлого года Игорь Коновалов.



● Международный отбор участников "Кэмел-Трофи-95" состоится в апреле в Турции.

● Сергей Балдыков из Ижевска в летних этапах чемпионата России по ралли скорее всего будет выступать на автомобиле "Опель-Астра".



СТАЛЬНОЙ КОНЬ — НА СМЕНУ ЛОШАДКЕ

Зимние трековые гонки по дорожкам ипподромов и кросс на грузовиках смело можно отнести к нашим национальным видам автоспорта. И остается только удивляться, что идея совместить эти две дисциплины в одной родилась лишь совсем недавно. Первыми на эксперимент отважились курганцы, а в январе кроссовые ЗИЛы появились на ипподроме в подмосковном Раменском.

Стоит ли проводить подобные состязания? На этот вопрос должны были ответить спортсмены, организаторы, журналисты после показательных выступлений сильнейших кроссменов страны.

Мнение одного из ведущих мастеров гонок на грузовиках Владимира Пикулева — стоит. Но только на шипованных колесах. Тогда подобные соревнования обретут зрелищность. С ним согласились и многие специалисты, которые, может статься, присутствовали на рождении нового вида автомобильных соревнований.

МОТОЦИКЛ-ПЕРЕХВАТЧИК

Авиация японских сил самообороны недавно пополнилась шестью новыми "фантомами". Вот только летать они не умеют, хотя выглядят, будто настоящие.

На досуге летчики из эскадрилии "Голубой удар" построили уменьшенные копии своих сверхзвуковых машин, нахлобучив пластиковые обтекатели на скромные по размерам 50-кубовые "хонды-дио".

Что ж, как говорится, чем бы военные ни тешились, лишь бы не воевали.



● Впервые в нынешнем сезоне пройдет первенство России для мальчишек в возрасте 8—14 лет на картах, оснащенных двигателями "Ракет" шведского производства. Первая партия таких моторов уже закуплена фирмой "Старт-4К".

КРЕСТЬЯНСКАЯ КОСТОЧКА

По-разному отдыхают от трудов праведных автогонщики. Кто расслабляется на площадке для гольфа, кого, хлебом не корми, дай полетать на реактивном самолете, кто предпочитает прогулки на собственных яхтах... А вот чемпион мира по ралли 1985 года Ари Ватанен свободное время посвящает собственной ферме у подножия французских Альп.

По нашим понятиям "кулацкие" угодья финна в 200 га заняты пшеницей, кукурузой, горохом и виноградниками.

— Я строго придерживаюсь советов специалистов, — говорит Ари. — Хотя и сам в сельском хозяйстве отнюдь не профан. Мой отец крестьянствовал, и я вырос на ферме. Брат до сих пор владеет семейным имением в финской Карелии, в 15 километрах от русской границы. Не скажу, что получаю солидный доход, но и убытков не терплю. Главное, здесь я отдыхаю душой и даю работу нескольким людям в тихой провинции.

Об одном сожалеет Ватанен — слишком мало времени удастся ему проводить в милой сердцу французской глубинке.

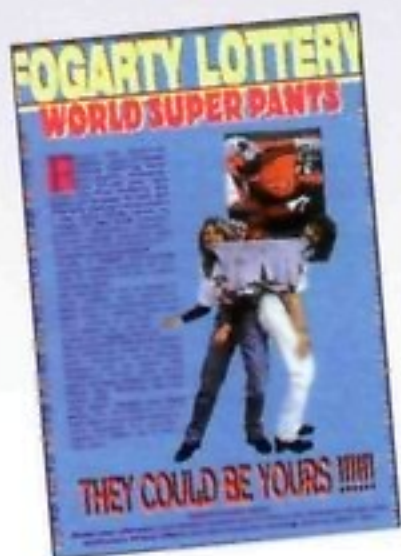


ЕСЛИ ДОРОГ ТЕБЕ ТВОЙ КУМИР

Английский журнал "Фаст байк" организовал для своих читателей лотерею, в которой можно выиграть — держитесь за стул — трусы чемпиона мира в классе супербайков Карла Фогарти, которые тот носил во время австралийского этапа прошлого года.

Организаторы особо отмечают, что с тех пор трусы не стирали и на них остались, пардон, следы невероятных усилий английского мотогонщика.

Стоимость билета лотереи фетишистов — один фунт.



● Чилийский гонщик Элизео Салазар подписал контракт с "конюшней" формулы CART "Дик Саймон Рэйсинг" на сезон 1995 года. Его товарищами по команде станут американский ветеран Дин Холл и японец Хиро Мацусита.

● Мик Дуэн, заработав в минувшем сезоне 3,9 миллионов долларов, стал вторым по этому показателю среди австралийских спортсменов. Вне конкуренции здесь мастер гольфа Грег Норман с 12 миллионами.

● Бельгиец Филипп Адамс, участвовавший в двух Гран-при Ф1 минувшего сезона за рулем "Лотоса", будет защищать цвета "Ауди" в чемпионате DTM.

Так часто случается — бывшие заклятые враги становятся союзниками перед лицом общей опасности. Для табачных компаний сегодня главная угроза — запреты на рекламу их изделий, которые устанавливаются во многих странах. И вот свершилось! Впервые две сигаретные фирмы — "Джапан Табакко" ("Милд Сеवन") и СЕИТА ("Житан") решили поработать вместе. Неудивительно, что ареной их сотрудничества стала формула 1, где пропагандистские усилия этих компаний, пожалуй, наиболее наглядны.

Пилот "Бенеттона", читай "Милд Севена", Михаэль Шумахер принял участие в испытаниях машин "Лижье", иначе говоря "Житана", которые проходили в Эшториле. Еще совсем недавно такой альянс трудно было даже представить.

— Я считаю, что наш эксперимент оказался обоюдовыгодным, — заявил менеджер "Бенеттона" и хозяин "Лижье" Флавио Бриаторе. — Это удобный случай для Михаэля оценить возможности моторов "Рено", а для "Лижье" получить технические рекомендации из уст чемпиона мира.

А представитель СЕИТА Анри Ле Берр даже провозгласил начало новой эры партнерства непримиримых, казалось бы, конкурентов.

● Трехкратный чемпион СССР по картингу москвич Олег Трегубов, по профессии зубной врач-протезист, переехал на постоянное жительство в США.

● Утверждены кандидатуры новых председателей комитетов Российской автомобильной федерации: ралли — Борис Блохин, трековых гонок — Анатолий Брум, скоростных видов — Игорь Ермилин.

● В возрасте 74 лет скончался Данкан Хамилтон, победитель "Ле-Мана" 1953-го и серебряный призер 24-часовых состязаний следующего, 1954 года.

В ЖИЛАХ "ХОНДЫ" ПОТЕЧЕТ ИСПАНСКАЯ КРОВЬ

Отметив вместе победу Майкла Дуэна в чемпионате мира по кольцевым гонкам в классе 500 см³, "Хонда" и ЭЛФ решили поставить точку в летописи своего сотрудничества. С 1991 года французский нефтяной концерн поддерживал японскую "Хонда рэйсинг корпорейшн", а его эмблема украшала мотоциклы Синичи Ито, Алекса Кривилля и Дуэна.

Странно, но одну из сильнейших команд мотоциклетных Гран-при за два года покинули оба солидных спонсора — сначала "Ротманс", а теперь вот и ЭЛФ.

Впрочем, ходят слухи, что японцы уже заручились на будущий сезон финансовой помощью испанского конкурента ЭЛФа — фирмы "Репсол".



НА ПОРОГЕ 30



Полтора десятка заводских команд — крупнейших производителей автомобилей мира, таких как "Дженерал Моторс", "Форд", "Тойота", "Ниссан", "Пежо", "Рено", БМВ, "Мерседес-Бенц" и другие. По меньшей мере двадцать пилотов, прошедших школу формулы 1. Полдюжины чемпионов мира по авто- и мотогонкам. Состязания в Англии и Новой Зеландии, Германии и Япо-

нии, Италии и Южной Африке, Австралии и Китае. Что же это за удивительный чемпионат, спросите вы. По всей видимости, речь идет о какой-то невероятно популярной серии, на которую толпой валют болельщики, спонсоры выстраиваются в очередь, а ФИА радостно потирает руки, подсчитывая выручку от продажи телевизионных прав.

Но не спешите с выводами — на самом деле кар-

тина далеко не столь радужная. Кольцевые гонки на легковых автомобилях, а именно они пользуются столь высоким рейтингом у заводов и пилотов высшего класса, вот уже несколько лет проводятся только на уровне национальных чемпионатов. В Англии и Японии, Италии и Австралии, Южной Африке и Германии...

Но почему? Если состязания обладают всеми вы-

Короли итальянского чемпионата — 285-сильный "Ауди-80", подготовленный французской командой "ROC Компетисьон", и 32-летний Эммануэле Пирро, проведший три сезона в формуле 1 на рубеже 80-х и 90-х годов.



МОТОГО ВЕКА

М. МЕДВЕДЕВ

шеперечисленными достоинствами, казалось бы, сам Бог велел придать им статус чемпионата мира. Однако ФИА не торопится делать это. Год назад, встречаясь с журналистами АМС, президент Международной федерации Макс Мосли так объяснил свою позицию. Автозаводы-де интересуют прежде всего конкретные национальные рынки, а не общеевропейский и уж тем более не мировой. А потому ни чемпионат Европы, ни мировое первенство не будут пользоваться популярностью. Логично? Вполне. "Опель", к примеру, участвует в немецкой серии. "Воксхолл" — в британской, "Холден" — в австралийской, а "Шевроле" — в американской, хотя все эти автомобили — суть продукция одного концерна, "Дженерал Моторс".

Но ведь на подобную специализацию можно взглянуть и с другой стороны. На этапе в Англии, скажем, честь многонационального концерна будет защищать "Воксхолл", в Германии — "Опель", в ЮАР — "Шевроле" и так далее. И вообще, при ближайшем рассмотрении тезис о "национальных интересах" не выдерживает никакой критики. Ведь, скажем, японские фирмы львиную долю продукции продают на внешних рынках и в борьбе с таможенными ограничениями понастроили сборочные заводы по всему миру. А такие яркие "личности", как БМВ или "Альфа-Ромео", чей десятилетиями складывавшийся имидж немыслим без автоспорта? Неужто они заинтересованы в каком-то одном национальном рынке?

Конечно, нет. И чтобы в этом убедиться, достаточно беглого взгляда на список участников прошлогодних чемпионатов по "легковому кольцу". БМВ, помимо, естественно, домашнего, была за-

действована в английском, итальянском, французском, японском, австралийском и южноафриканском первенствах! "Альфа-Ромео" — в итальянском, немецком и британском. "Форд", "Дженерал Моторс", "Ниссан" — во всех или почти во всех. Не сходится что-то в рассуждениях господина Мосли.

Еще один немаловажный аргумент в пользу возрождения мирового первенства — единые для всех чемпионатов техтребования. В 1990 году некто Джонатан Асман создал правила для новых гоночных легковых машин класса 2. Его основа — серийные автомобили с объемом двигателя до двух литров, совсем немного модифицированные для участия в гонках. Идея многим пришлась по душе, в результате сегодня все "кузовные" чемпионаты, за исключением, пожалуй, немецкого DTM, проводятся именно "по формуле Асмана".

Высшего же расцвета класс 2 достиг на Британских островах. В последние три-четыре года число участников и зрителей "Бритиш Туринг Кар Чемпионшип" (BTCC), количество этапов и часов телепередач неуклонно росли. Так что прошлый сезон местные журналисты даже назвали "золотым веком легкового кольца".

Их трудно обвинить в преувеличении. Судите сами — десять команд, среди которых с первого взгляда даже трудно назвать аутсайдера. В их составах, как правило, двое: один — англичанин, опытный и заслуженный старожил чемпионата, второй — европейская или даже мировая знаменитость из формул 1, 3000, гонок на выносливость... Подготовкой автомобилей с помощью самого завода (если это европейская фирма) или европейского отделения (как в случае с "японцами") занимаются

английские гоночные команды, у каждой из которых многолетний опыт "настройки" машин не только к национальному, но нередко к европейскому и даже мировому первенствам.

Сами же автозаводы вкладывали в BTCC гигантские средства, не ограничиваясь самими гонками. Чего стоит одна лишь грандиозная рекламная кампания новой "Лагуны", которую "Рено" провела на Британских островах, разукрасив желто-черными рекламными надписями чуть не все местные трассы. А "Волво" и вовсе пошла на беспрецедентный (не считая Николая Бахмура, выводившего в 70-е годы на ледовые дорожки наших ипподромов свой ВАЗ-2102) рекламный трюк. Знаменитая команда Тома Уокиншоу подготовила для экс-пилота Ф1 Яна Ламмерса и шведской звезды формулы 3 Рикарда Райделла "Волво-850-SE/GLT2.0" с кузовом "универсал". Что это, как не желание прогреметь именно на всю Европу, если не на весь мир? Во всяком случае трудно поверить, что столь значительные усилия направляются на завоевание британского рынка — всего лишь четвертого по емкости в Европе.

Под стать столь внушительной подготовке получилось и само зрелище, в котором присутствовали все элементы захватывающего бестселлера: яркие и красочные действующие лица, увлекательнейший сюжет, неожиданное композиционное построение действий и счастливый конец.

О том, как разворачивались события в первой половине чемпионата Великобритании, наши читатели знают. Пришлица с Апеннин "Альфа-Ромео" в первых пяти гонках буквально разгромила всех местных старожилов. Обиженные хозяева — в лице "Форда" — подали протест на использова-

Никола Ларини, Алессандро Наннини и их "Альфа-155-V6Ti" были фаворитами DTM.



На БМВ-318i в BTCC выступали Й. Винкельхок и С. Соупер, в CIVT — Р. Равалья, Дж. Секотто и А. Бургшталлер, в Японии — Соупер и принц баварский Леопольд.





ЧЕМПИОНАТ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

1. Габриэле Тарквини	I	"Альфа-Ромео-155Ts"	298
2. Ален Меню	CH	"Рено-Лагуна"	222
3. Пол Радисич	NZ	"Форд-Мондео-2.0i-Гиа"	206
4. Джон Клеланд	GB	"Воксхолл-Кавальер"	177
5. Джампьеро Симони	I	"Альфа-Ромео-155Ts"	156
6. Йохим Винкельхок	D	БМВ-318i	147



ЧЕМПИОНАТ ИТАЛИИ

1. Эммануэле Пирро	I	"Ауди-80-Компетисон"	267
2. Антонио Тамбурини	I	"Альфа-Ромео-155Ts"	182
3. Фабрицио Джованарди	I	"Пежо-405Mi16"	156
4. Роберто Равалья	I	БМВ-318i	146
5. Ренальдо Капелло	I	"Ауди-80-Компетисон"	141
6. Стефано Модена	I	"Альфа-Ромео-155Ts"	116



ЧЕМПИОНАТ ФРАНЦИИ

1. Лоран Аелло	F	"Пежо-405Mi16"	259
2. Ален Кудини	F	"Опель-Вектра"	240
3. Иван Мюллер	F	БМВ-318i	219
4. Янник Дальма	F	"Пежо-405Mi16"	203
5. Жан-Марк Гунон	F	БМВ-318i	124
6. Эрик Элери	F	"Опель-Вектра"	124

ние итальянцами высоких и эффективных антикрыльев. Омологационные правила по этому вопросу допускали толкования. И все же не крылья были главной причиной ошеломляющего успеха Милана.

Пусть опытные и профессиональные, английские команды и даже "АС Шнитцер", более двадцати лет готовящая БМВ к "кольцу" и ралли, остаются все же частными "конюшнями". А итальянцы бросили против них настоящую заводскую команду. "Альфа-Корсе", многие инженеры и механики которой работали даже в формуле 1, по сравнению с их соперниками — все равно что конница Мюрата рядом с партизанами Дениса Давыдова — в открытом бою победить ее было невозможно.

На красных автомобилях установили и специальный передний спойлер, и электронное управление дифференциалом. А за рулем "Альфа-Ромео-155Ts" сидел пилот, прошедший школу Ф1 и по окончании сезона признанный лучшим гонщиком в чемпионате, — Габриэле Тарквини.

И все же конкуренты сопротивлялись отчаянно, об этом говорит хотя бы тот факт, что в 21 гонке первенства побеждали восемь пилотов на машинах пяти разных марок. Ближе всех подобрался к "Альфа-Корсе" гонщик "Рено-Дилер-Рэйсинг". Это уже сенсация — ведь команда использовала совсем новый автомобиль. И хотя первые же тесты выявили недюжинный потенциал "Рено-Лагуны", машина все же была сыровата, что, естественно, сказалось на стабильности. В одних гонках "рено" боролись за победу, в других — воевали с толпой середняков. Однако, омологировав во второй половине сезона новый комплект аэродинами-

ческих устройств, команда стала завсегдатаем пьедестала.

Любопытно, что лидером "Рено" оказался вовсе не экс-чемпион Великобритании в "кузовах" 33-летний Тим Харви — этакий упитанный мужчина в полном расцвете сил, а жгучий швейцарский брюнет Ален Меню, ранее специализировавшийся на различных "формулах". Две победы и серия призовых мест под занавес сезона вывели 31-летнего швейцарца на второе место, вполне удовлетворив его водительские амбиции, ведь еще недавно Ален из-за отсутствия средств едва не бросил гоночную карьеру.

Однако "Рено" на достигнутом явно не успокоилась. Отныне "Лагуну" будут готовить к ВТСС в команде "Вильямс Туринг Кар Инджиниринг". Да-да, предприятие "железного Фрэнка" Вильямса пополнилось теперь новым отделением, расположенным всего в паре сотен метров от зданий "Вильямс Гран-при Инджиниринг". Руководить командой будет Йан Харрисон — бывший менеджер Ф1, а техническим директором новорожденной "конюшни" назначен сам Патрик Хед. А эта компания проигрывать не привыкла.

Как видите, разговоры о "золотом веке" отнюдь не лишены оснований. Ведь в будущем сезоне даже "Рено" вместе с "Вильямсом" и "Альфе", за руль которой сядет сам Дерек Уорвик, участник 147 Гран-при формулы 1, придется нелегко в борьбе с "Фордом", БМВ, "Воксхоллом".

Новозеландец Пол Радисич и его "Форд" вообще были главными фаворитами сезона. Но "киви", как во всем мире называют обитателей изумрудного острова у берегов Австралии, подвела не слишком

удачная аэродинамика "Мондео". Так что несмотря на все старания победителя Кубка ФИА 1993 года и мощь шестицилиндрового "Косворта", Пол, как и год назад, остался на третьей ступени пьедестала ВТСС.

Мощной боевой единицей, без сомнения, предстанет и "БМВ Моторшпорт Тим Шнитцер". В прошлом году на "баварских жеребцов" был наложен тяжелый штраф. Тяжелый в прямом смысле слова: заднеприводные БМВ-318i получили по центнеру балласта и оказались беспомощными перед конкурентами. В середине же сезона на них появились вновь омологированные "крылышки", а главное — ФИА неожиданно решила, что заднеприводные машины страдают незаслуженно, и балласт уменьшили ровно вдвое. Сняв 25 кг с БМВ, столько же добавили на "переднеприводников". В результате те, кто еще вчера легко расправлялись с БМВ, теперь позорно отставали от них. Трудно сказать, кроется ли причина в массе или новых аэродинамических деталях, но факт есть факт — из десятка заключительных гонок сезона БМВ выиграли пять. В предыдущих одиннадцати заездах лучшим местом "баварских лошадей" было третье.

Но даже несудорожные и скандалы благоприятно отразились на популярности британского чемпионата. Ведь зрителей привлекает прежде всего разнообразие действия, а его-то было более чем достаточно. Это и коллективные завалы, когда одна машина утаскивала в песчаные ловушки с десятком конкурентов, и леденящие кровь аварии, когда на полной скорости автомобиль под прямым углом врезался в стену. И не в последнюю очередь самоотверженные и остроумные попытки обгона длин-

Гвардия "Мерседес-Бенца" образца 1994 года. Слева направо — победитель DTM Клаус Людвиг, экс-пилот Ф1 Берндт Шнайдер, Эллен Лор, Курт Тийм, Роланд Аш и Йорг ван Оммен.



Помимо DTM в Германии проводится Кубок Мерседес. И хотя он пользуется меньшей популярностью, чем DTM, ставить в Кубке за рулем "Мондео" побе-



ЧЕМПИОНАТ ГЕРМАНИИ (DTM)

1. Клаус Людвиг	D "Мерседес-Бенц-С180"	222
2. Йорг ван Оммен	D "Мерседес-Бенц-С180"	175
3. Никола Ларини	I "Альфа-Ромео-155V6Ti"	150
4. Алессандро Наннини	I "Альфа-Ромео-155V6Ti"	149
5. Курт Тийм	D "Мерседес-Бенц-С180"	149
6. Роланд Аш	D "Мерседес-Бенц-С180"	124

ных, широких и неповоротливых "чемоданов" "Волво". Не осталось все это без внимания телевидения, за ходом гонок из Донингтона, Сильверстоуна, Нокхилла следили зрители Би-Би-Си, "Супер Ченел", "Евроспорта".

Ну а наступающий сезон обещает подарить жителям туманного Альбиона еще больше впечатлений — ведь в BTCC грозятся прийти еще две заводские команды — "Хонда" и "Ауди".

Именно "ингольштадтский экспресс" исполнял ведущую партию в итальянском чемпионате. Участь кочевника, похоже, вполне устраивает "Ауди". Каждый год переходя из одного национального чемпионата в другой, "Ауди" неизменно побеждает — в 93-м к ее ногам пала Франция, в 94-м — Италия, полностью опровергая тем самым заявления Мосли об "узкой специализации" автомобильных фирм. Да и вообще, в составе "большой апеннинской четверки" лишь одна итальянская фирма — "Альфа-Ромео". И та представлена не заводской командой. Остальные — "немцы" "Ауди" и БМВ и "француженка" "Пежо".

Как видно из состава участников, в итальянском первенстве "и труба пониже, и дым пожиже". И хотя здесь тоже выступают иностранные гонщики и бывшие пилоты формулы 1, популярность этих состязаний заметно уступает британскому чемпионату. Даже интрига "Кампionato Италияно Велочита Туризмо" оказалась в минувшем сезоне не слишком занимательной.

"Война антикрыльев" застала врасплох только "Пежо". Пока французы регистрировали свое антикрыло, конкуренты ушли вперед. И все же новое аэродинамическое приспособление дало возмож-

Экс-пилоту "Лотоса" Джулиану Бейли и экс-чемпиону BTCC Уиллу Хою не удалось войти в десятку лучших британского чемпионата.

Однако "Тойоту-Карину-Е" теперь будут готовить в Кельне у Уве Андерссона, что позволяет надеяться на успех уже в следующем сезоне.



ность вице-чемпиону CIVT-93 Фабрицио Джованарди на "Пежо-405Mi16" ухватиться в итоге за третью строчку финального протокола. А новым "кузовным" королем Италии стал Эммануэле Пирро на своем "Ауди-80-Компетисон", почти на добрую сотню очков опередив Антонио Тамбурини, выступавшего на желтой "Альфе".

Во французском чемпионате доминировали и местные фирмы, и местные пилоты. Все первенство проходило под знаком превосходства автомобилей "Пежо" и фирменных гонщиков команды — Лорана Аелло и Янника Дальма. Первые шесть этапов они выиграли, что называется легко. Но вот затем косу нашли сразу несколько камней. Сначала "Пежо" обвинили в использовании не отвечающего правилам спойлера. А потом бело-синие 405-е стали проигрывать БМВ Ивана Мюллера и Жан-Марка Гунона и "Опелю" Алена Кудини. Притихшие было конкуренты вмиг ожили, и еще совсем недавно казавшаяся неоспоримой общая победа "Пежо" повисла в воздухе. Боевого духа соперников, однако, не хватило на более решительные действия, и, выиграв еще несколько гонок, Аелло стал чемпионом Франции.

Вы заметили характерную деталь? "Пежо", БМВ и "Фольксваген-Ауди АГ" (во Франции — через свой филиал SEAT) участвуют во всех чемпионатах, о

которых шла речь. "Дженерал Моторс", "Альфа Ромео" и "Форд" — в двух из трех. Но ФИА предпочитает этого не замечать, и созданный два года назад Кубок мира остается единственной международной отдушиной для легковых автомобилей. Но рассудите сами, какова цена этому кубку, если разыгрывается он в один этап? В нынешнем году элита "легкового кольца" собралась в середине октября в английском Донингтоне. Главная ошибка организаторов — в отказе от проведения соревнования в два заезда, а поначалу-то планировалась даже организация нескольких этапов. Хотя в квалификации были показаны весьма плотные результаты — в одной секунде уместились 11 автомобилей — в самой гонке кавалькада пестрых машин быстро растянулась, и борьба разворачивалась большей частью во "втором эшелоне". А лучшим из четырех десятков пилотов в Донингтоне, как и годом раньше, стал Пол Радисич.

Но, возможно, ФИА смущает присутствие в Европе другого класса легковых автомобилей — первой гоночной категории, последним оплотом которой остается первенство DTM. За победу в немецкой серии бьются только три марки машин, представленные заводскими командами, — всегдашний аутсайдер "Форд-Мустанг" частной "конюшни" Гер-

ФАС для машин с двухлитровыми моторами, "Форд" счел нужным вытеснить трех Гран-при Ф1 Тьерри Бутсена.



"Пежо-405Mi16", на котором Фабрицио Джованарди стал бронзовым призером итальянского первенства. На снимке — автомобиль, еще не оборудованный внушительным задним антикрылом.



1. Пол Радисич	NZ	"Форд-Мондео-2.0i-Гиа"
2. Стив Соупер	GB	БМВ-318i
3. Йохим Винкельхок	D	БМВ-318i
4. Габриэле Тарквини	I	"Альфа-Ромео-155Ts"
5. Ханс-Йохим Штук	D	"Ауди-80-Компетисон"
6. Джонни Секотто	YV	БМВ-318i

да Руха не в счет. Тем не менее патристичным бюргерам вполне достаточно схватки национальной гордости "Мерседес-Бенца" и "Опеля" с итальянцами из "Альфа-Ромео". А сражение это поистине грандиозно. Ведь автомобили DTM — самые настоящие гоночные прототипы — из кевлара, напичканные электроникой в отличие от почти серийных машин класса 2.

Потому-то с таким удивлением американский журнал "Мотор Тренд" рассказывал своим читателям, что немецкий "кузовной" чемпионат — едва ли не самое дорогое гоночное мероприятие после формулы 1. Экземпляр "Альфа-Ромео-155-V6Ti" или "Мерседес-Бенца-С180" обходится в фантастическую сумму порядка полумиллиона долларов. А за сезон команде из одной-единственной машины приходится расстаться с шестью миллионами... Однако избытка свободных мест на стартовом поле не наблюдалось. Стоит ли удивляться, что по популярности у самих немцев DTM соперничает с "королевой автоспорта".

Тот же, кому посчастливилось наблюдать за прошлогодними баталиями в "Дойче Туринваген Майстершафт" воочию или благодаря "Евроспорту", этот факт легко подтвердит. Десятки тысяч зрителей в Хоккенхайме и Нюрбурге, Берлине и Дипхольце, а также в английском Донингтоне и бельгийском Цольдере с восторгом следили за стремительно раскручивавшейся интригой чемпионата. Лишь ближе к концу первенства автомобили, украшенные трехлучевой звездой, стали одолевать "миланского змея". Не в последнюю очередь потому, что резина "Бриджстоун", поставляемая "Мерседесу", превосходила

"Мишлен", обувавший "Альфу". Но когда в турнирной таблице уже ничего радикального нельзя было изменить, боссы итальянской команды выложили свою козырную карту. За руль 155-й сел Стефано Модена — экс-чемпион Ф3000, экс-пилот Ф1 и победитель нескольких гонок итальянского "кузовного" чемпионата. Итальянец посрамил всех конкурентов, выиграв оба заезда. На общий исход борьбы это, повторим, не повлияло, но опять-таки успех Модены дает "Альфа-Ромео" шанс на реванш в сезоне-95.

Вообще грядущий чемпионат DTM обещает быть даже более захватывающим, чем прошедший. Вставший на ноги "Опель" расширяет свое присутствие до четырех экипажей. В помощь Кейо Росбергу и Мануэлю Ройтеру удалось переманить чемпиона DTM-94 Клауса Людвиг и последнего чемпиона мира в гонках на выносливость Янника Дальяма. "Мерседес-Бенц" в свою очередь выбирает между двумя юными дарованиями — победителем британской Ф3 датчанином Яном Магнуссоном, на которого уже давно "положил глаз" сам Рон Деннис, и британцем Дарио Франкитти. "Альфа" пополнит свои ряды вице-чемпионом мира Ф1 Микеле Альборето.

Будто предвкушая великолепное зрелище, ближние и дальние соседи немцев буквально в очередь выстроились, стремясь залучить DTM к себе. В сезоне-95 этапы пройдут в Финляндии, Португалии, Италии, Англии, Франции! Разве это не говорит о том, что международные гонки легковых автомобилей интересны заводам, выгодны организаторам и желанны зрителям?

А может быть, в Международной федерации бояться чемпионата мира по гонкам легковых автомобилей как такового, видя в нем прямого конкурента формуле 1? Это предположение кажется наиболее вероятным — руководящая власть в этой организации находится в руках двух людей — Макса Мосли и Берни Экклстоуна, выходцев из Ф1. Уничтожив однажды все состязания, покушавшиеся на популярность и экономическое здоровье их любимой игрушки, Берни и Макс едва ли допустят их воскрешения.

Если так, то "легковому кольцу" вряд ли суждено переступить порог своего "золотого века".

Вступили в силу новые правила, призванные навести порядок в аэродинамическом хаосе, который потрясал крупнейшие европейские "кузовные" чемпионаты. Решение принято радикальное — отныне команды могут устанавливать антикрылья и спойлеры без оглядки на прежнюю омологацию. Правда, антикрыло не имеет права выходить за границы воображаемого параллелепипеда с боковой гранью 15x15 см и должно быть продвинуто на десять сантиметров вперед от самой задней части автомобиля. Дорожный просвет для переднего спойлера ограничен на отметке в 10 см, хотя этот пункт еще, возможно, подвергнется пересмотру.

Еще два отставных гонщика формулы 1 могут пополнить список участников "легкового кольца". Риккардо Патресе и Андреа де Чезарис скорее всего в наступающем сезоне будут защищать цвета "Опеля" в итальянском чемпионате.

В чемпионате Великобритании нынешнего года БМВ будет представлена двумя командами.

Результаты гоночного универсала "Волво-850" в BTCC не удовлетворили команду — Райделл и Ламмерс заняли в итоге 14 и 15 места, ни разу не попав в призовую тройку, и в нынешнем сезоне он будет заменен седаном.

Джани Морбиделли возможно присоединится к команде БМВ итальянского первенства.

Несмотря на то, что испытания новой гоночной модели "Ауди-А4" уже начались, бюджет команды в BTCC все еще не утвержден.

Организаторы Кубка мира ФИА решили вернуться к изначальной формуле соревнования. Как и два года назад, это будут две стокилометровые гонки.

С нынешнего сезона класс 2 будет носить более гордое имя — "Супертуринг".

Новая команда "Опель Тим Росберг", за которую будут выступать сам экс-чемпион мира и победитель DTM-94 Людвиг, обещает стать грозной силой.



БРОННИЦКИЕ МАНЕВРЫ

А. РОССОХА, Фото А. ГУРЕВИЧА

Переполненный автобус покинул пестрый рынок в Бронницах, проковылял мимо поблескивающих на тусклом январском солнце мажорированных церквушек и направился через КПП в лес, обнесенный забором. Мы прибыли на соревнования чемпионата России по кроссу на грузовых автомобилях. Первое, что бросилось в глаза после того, как мы размяли затекшие от поездки плечи, — было обилие зеленого цвета. Он преобладал, не столько хвоей леса, сколько шинелями, бушлатами, тягачами, военными постройками, палатками и прочей боевой техникой. Было полное ощущение военных маневров, которые должны начаться по сигналу ракеты, и вся авто- и гусеничная армада с ревом и свистом двинется на позиции.

Однако я погрешил бы против истины, не обратив внимания на несколько грузовиков, расположенных в закрытом парке, явно отличавшихся от армейских. В основном демаскировали строй машины Курганского автобусного завода. Они были главными действующими лицами в состязаниях и ГАЗ-51, и ГАЗ-53. Вначале Сергей Бурцев, развернувшись в ходе гонки на одном из виражей, не оставил надежд на победу своим

извечным соперникам — зеленоградцам Виктору Петрунину и Владимиру Иванову. Затем в борьбу между Сергеем Колтаковым и Юрием Гусевым так же никто не смог включиться: рязанец Леонид Кузнецов шествовал за ними на некотором удалении. В споре курганцев вице-чемпион Юрий Гусев, лидируя два круга, слегка попортил нервы чемпиону. Но потом статус-кво был восстановлен. В общем, на трассе с затяжными спусками и обледеневшими подъемами мастерству курганцев в обоих классах легких грузовиков остальные спортсмены так ничего и не смогли противопоставить.

Зато в гонках ЗИЛ-130 хозяева вполне резонно рассчитывали на успех. Не только потому, что в финале стартовали четыре бронницких ЗИЛ в маскировочной раскраске осенне-зимней кампании, но главным образом потому, что возглавлял это боевое звено неоднократный чемпион России полковник Вячеслав Трефилов. Приветствуемый многочисленными болельщиками, облепившими бугорки и опушки вокруг трассы,

Трефилов первым устремился со старта. Следом шли москвичи Владимир Пикулев из Первого автокомбината и зиловец Сергей Сафонов. Постепенно Сафонов догнал Пикулева и обогнал его. Затем пришел черед Трефилова. Как ни болели военные за своего однополчанина, но Сергей неумолимо приближался к заднему борту грузовика в боевой раскраске. Легкое касание — и офицерский ЗИЛ закружился в вальсе на блестящем, как паркет, ледяном вираже. Этим импровизированным

танцем не преминули воспользоваться оба москвича. Ситуация больше не изменилась — все три машины Сафонова, Пикулева и Трефилова так и следовали друг за другом до финиша.

На заключительном параде старшие офицеры с некоторым огорчением вручали многочисленные призы. Бронницкие маневры закончились не слишком удачным исходом для хозяев. В подкрадывшихся зимних сумерках армейский лагерь начал быстро сворачиваться.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КРОССУ

I этап. Бронницы, 15 января. ГАЗ-51/52: 1. С.Бурцев (Курган) — 20 очков; 2. В.Петрунин — 15; 3. В.Иванов (оба — Зеленоград) — 12; 4. С.Комогоров — 10; 5. С.Хмелев (оба — Курган) — 8; 6. Ш. Хусаинов (Москва) — 6.

ГАЗ-53: 1. С.Колтаков — 20; 2. Ю.Гусев (оба — Курган) — 15; 3. Л.Кузнецов — 12; 4. К.Гаврилин (оба — Рязань) — 10; 5. Ю.Евтеев (Ниж. Новгород) — 8; 6. С.Кротов (Арзамас) — 6.

ЗИЛ-130: 1. С.Сафонов — 20; 2. В.Пикулев (оба — Москва) — 15; 3. В.Трефилов — 12; 4. В.Галыгин (оба — Бронницы) — 10; 5. А.Порохня (Москва) — 8; 6. Н.Чернышев (Рязань) — 6



НЕ ПОВЕЗЛО С ПОГОДОЙ, ПОВЕЗЛО СО СВЯЗЬЮ

Который год ралли "Русская зима", по традиции проводимое в конце января, испытывает трудности с погодой. Оттепель, ставшая обычной для этих дней, превращает снежные трассы дорожных гонок в водяную кашу. Ближе к финишу Господь Бог немного смилостивился, и на подмерзших дорогах спортсмены уже смогли продемонстрировать мастерство на шипах. Тем более что маршрут нынешней "Русской зимы" выгодно отличался от предыдущих. К уже привычной карусельной гонке на велодорожке, повторявшейся в ходе ралли трижды, и небольшому допу возле университета на Воробьевых горах, добавились соревнования в столичных лесопарках Кузьминки и Кусково, что позволило наблюдать состязания прогуливающимся в выходной день



Фото С. ТРОФИМЕНКО

москвичам. Следить за борьбой Сергея Успенского на новенькой "Субару-Импрезе" и прошлогоднего чемпиона страны Михаила Нарышкина на "Тойоте-Селике" было достаточно интересно. Остальным гонщикам, большинство из которых — москвичи на "восьмерках", соперничать с авторитетами было просто невозможно.

Экипаж Успенский — Мосиенко с первого допа захватил лидерство и наращивал его до последнего, за что заслуженно получил многочисленные подарки от спонсоров, в числе которых как обычно "Кэмел". Любопытно, что автомобиль "Субару-Импреза", подготовленный на заводе "Продрайв" по группе N, приобретен штурманом экипажа Игорем Мосиенко — бизнесменом, всю жизнь мечтавшим заниматься автоспортом. Радует, что Сергей Успенский, известный успехами в трековых гонках, нашел возможность вернуться к своей "первой любви", в перерыве между напряженными этапами трекового первенства, где он отстаивает чемпионский титул. Вернулся он триумфально, выиграв на "Русской зиме" 14 спецучастков из 15. Интересно, что на каждом допе в судейской бригаде находился квалифицированный оператор радиосвязи фирмы "Т-Хелпер". Как отметил генеральный директор этого АО Андрей Курильчик: "Кроме использования постоянной двухканальной связи между всеми службами ралли, мы установили в машине, закрывающей трассу, факс, с помощью которого судьи после финиша СУ могли оперативно передать результаты в штаб ралли".

Что ж, если погода вновь огорчила, то связь, в отличие от той, что обеспечивали в прошлом году военные, в исполнении "Т-Хелпер" порадовала.

РАЛЛИ "РУССКАЯ ЗИМА"

Москва, 28—29 января. Международный зачет: 1. С. Успенский — И. Мосиенко ("Субару-Импреза") — 1:27.25; 2. М. Нарышкин — А. Морозов ("Тойота-Селика") — отставание на 4.29; 3. Д. Зорин — И. Гладышев — 11.10; 4. С. Исаченко — А. Данилин (все — RUS, оба — ВАЗ-2108) — 11.16; 5. Д. Румье — П. Реста (F, ВАЗ-21083) — 15.31; 6. Б. Шульмейстер — А. Посеницкий (RUS, ВАЗ-2108) — 23.28.

Национальный зачет: 1. А. Коростелев — Д. Ибряев (Электросталь, ВАЗ-21083) — 1:34.53; 2. А. Жигунов — И. Тер-Оганесянц — отставание 3.05; 3. А. Захаров — Ал. Севастьянов (оба — ВАЗ-2108) — 5.49; 4. В. Еремин — А. Макаров (ВАЗ-21083) — 8.10; 5. А. Стоян — Ан. Севастьянов (ГАЗ-2410) — 9.18; 6. Р. Караматов — Ю. Романов (все — Москва, ВАЗ-21083) — 12.51.

ХОРОШ МОТОР У АУНАПУ

Михаил Аунапу из небольшого рабочего городка Полевской, что в Свердловской области, давно известен как гроза картинговых авторитетов. В зимних чемпионатах России по картингу он много раз отбирал очки у потенциальных чемпионов и призеров, но самому подняться на верхнюю ступень пьедестала почета ему не доводилось. И вот наконец в этом году фортуна повернулась к нему лицом. Удачно настроенный в сырую погоду мотор, а в зимнем картинге это особенно важно, помог ему выиграть все заезды прошедшего во Владимире первенства. Не отстал от Михаила и его воспитанник — Валерий Стахеев — у него второе место. Еще один спор учитель—ученик между тольяттинцами Анатолием Синегубовым и Александром Ивасенко в дополнительном заезде за третье место разрешился в пользу последнего.

Немного огорчило малое число участников. Хотя вновь практически все центры зимнего картинга были представлены на соревнованиях, но количество гонщиков из этих городов настолько уменьшилось, что не потребовалось даже проводить отборочные заезды.



Фото В. КНЯЗЕВА

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КАРТИНГУ

Класс Е. Владимир, 29 января: 1. М. Аунапу — 15 очков; 2. В. Стахеев (оба — Полевской) — 12; 3. А. Ивасенко — 11; 4. А. Синегубов (оба — Тольятти) — 11; 5. А. Никитин (Владимир) — 10; 6. С. Каллистов (Тольятти) — 8; 7. М. Носов (Новосибирск) — 7; 8. Н. Старшинин (Москва) — 7; 9. Е. Шелобков (Самара) — 7; 10. Н. Ганюшкин (Тольятти) — 7.

ЛЕДЯНЫЕ КАРУСЕЛИ

Вовсе не из скромности Петр Дрофичев сказал после финиша первого этапа чемпионата России по кроссу на УАЗах, что победить ему во многом помогло везение. Трасса в подмосковном Дмитрове была настолько раскатана, что превратилась в голый лед. И здесь беспорное мастерство многократного чемпиона страны могла перечеркнуть любая случайность. К счастью для Петра, сия чаша его миновала. Как ни старался настичь его прошлогодний чемпион из Ульяновска Бенъямин Джепаев, запуская автомобиль вдоль снежного бортика, достать Дрофичева ему не удалось.



Фото А. ГУРЕВИЧА

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КРОССУ

I этап. Дмитров, 29 января. УАЗ-469: 1. П. Дрофичев (Москва) — 20 очков; 2. Б. Джепаев — 15; 3. В. Дунаев — 12; 4. В. Данилин (все — Ульяновск) — 10; 5. С. Леонов (Бронницы) — 8; 6. А. Бесов (Ульяновск) — 6.

ПОВТОРЕНИЕ — МАТЬ УЧЕНЬЯ

Кажется, ярославские организаторы ралли "Медведь" первого этапа чемпионата России задались целью заставить участников на всю жизнь запомнить красоты Спасо-Преображенского монастыря, у стен которого на льду реки Которосль они проложили трассу карусельной гонки. Этот доп в разном виде повторялся в ходе состязаний семь раз.

Однако, что касается Нарышкина и Ганина, то тут просветительские задачи решить не удалось. Моторы "Тойоты" Михаила и "Лянчи" Владимира не выдержали уже на первом спецучастке. Та же участь в скором времени постигла и двигатель "Мазды" Игоря Коновалова, впервые севшего за руль японской машины, после прошлогодней победы в чемпионате на "восьмерке". В итоге на ведущие позиции вернулись отечественные ВАЗ-2108.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

I этап, ралли "Медведь", Ярославль, 13—15 января. Абсолютный зачет: 1. С. Потапов — А. Щукин (Москва) — 1:58.20; 2. Т. Воробьев — В. Чернов (Ярославль, оба — ВАЗ-2108) — отставание на 0.33; 3. Г. Денисов — Ю. Капустин — 0.54; 4. А. Нигай — П. Рыженков (оба — ВАЗ-21083) — 3.05; 5. А. Кузьминский — Н. Островский (все — Москва, "Фольксваген-Гольф") — 5.41; 6. Ю. Суриков — А. Николаев (Саратов, ВАЗ-2108) — 7.50.

ЗА ЧТО БОРОЛИСЬ?



Фото А. КЛЕЩЕВА

После поражений прошлого сезона, когда спортсменов Волжского автозавода на зимних треках России в пух и прах разбили Сергей Успенский и два "малыша" "Опель-Корса", гонщики ВАЗа готовились к реваншу. Как никогда рано — еще весной, по сути, за год до начала соревнований — была готова концепция трековых гонок 1995 года. Этот документ предусматривал в зачете "1600+шпицы" не только применение шипованных покрышек, но и разрешал любые системы впрыска, в том числе и впрыск. Последнее, по мысли вазовских спортивных руководителей, должно было уравновесить силы "восьмерок" и ожидаемых "иностранцев".

Не остался в долгу и АЗЛК, зарегистрировавший свой пикап. Конечно, есть некая сумасшедшинка в том, что в соревнованиях легковых автомобилей теперь участвует грузовик. Но самое любопытное даже не это. Ведь на гонках появился вовсе не АЗЛК-23351, а обычный "сорок

первый" со срезанной задней частью крыши и базой, разумеется, короче чем у серийного пикапа. Но даже эта хитроумная комбинация не помогла. Забегая вперед, скажем, что москвич Александр Потапов на своем якобы грузовике неизвестно какой модели выше пятого места на этапе так и не поднялся.

Но чудес от питомцев АЗЛК, собственно, никто и не ждал. Особенно, когда стал известен состав тольяттинских гонщиков, приехавших на первый этап в Пензу. Ренас Мухаметзянов, Борис Маслов, Сергей Алясов, Омар Кахишвили, Александр Белов — сплошные чемпионы, цвет отечественного автоспорта девятидесятых годов. Решил тряхнуть старинной даже Юрий Кацай, пару лет назад повесивший было шлем на гвоздь. Но и у этой "звездной компании" реванша не получилось.

А борьба за победу на первом этапе чемпионата России по трековым гонкам

шла между прошлогодним чемпионом Сергеем Успенским и гонщиками тольяттинской "Мега-Лады" — Владимиром Бузлановым и Аликом Гасановым. Вазовцы же стали жертвой собственной хитрости, так и не сумев настроить "навороченные" моторы на рабочий лад. Лучший из них, Маслов, вынужден был довольствоваться только пятым местом.

Примечательно, что иностранные автомобили, для борьбы с которыми развели весь сыр-бор с впрыском, "веберами" и прочими хитрыми штуками, на чемпионате появляться не спешили. Лишь на втором этапе в Ижевске на трек впервые вышел "Опель-Корса" Сергея Балдыкова. Но, к счастью, для вазовцев и Сергей, и его тезка, победитель первого этапа Успенский, потерпели аварии: один — в четырнадцатом, другой — в первом же своем заезде. Вот тогда-то появился шанс у Мухаметзянова. Ренас, действуя по принципу "от добра добра не ищут", сменил капризничавший впрыск на старый добрый

"Вебер". Но и он, хотя второе место в Ижевске еще позволяло надеяться на суммарную победу, так и не сумел обойти Бузланова — трековика с годичным стажем. На заключительном этапе Мухаметзянов вновь установил впрыск и... занял девятое место, ни разу в шести заездах не поднявшись выше третьего. Остальные профессиональные гонщики Волжского автозавода и вовсе оказались не у дел. На последний этап в Раменское большинство из них вообще не приехали, заранее сдавшись на милость не только "Опеля" Балдыкова, но и своих земляков из "Мега-Лады".

Чемпионом, как и год назад, стал Успенский. В Раменском он лишь однажды позволил опередить себя "Корсе", еще раз доказав, что на сегодняшний день он сильнейший ледовый гонщик России — на шипах ли, без шипов, со впрыском или без впрыска. А Волжский автозавод, похоже, окончательно сел в лужу. Что ж, за что боролись — на то и напоролись.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ТРЕКОВЫМ ГОНКАМ Лига А (Зачет 1600+шпицы)

Место	Город	Автомобиль	Система питания	1	2	3	Сумма очков	
1	Сергей Успенский	Москва	BA3-2108	впрыск	1/20	(8/3)	1/20	40
2	Владимир Бузланов	Тольятти	BA3-2108	впрыск	(2/15)	1/20	2/15	35
3	Сергей Балдыков	Ижевск	"Опель-Корса-GSI-16V"	впрыск	—	3/12	3/12	24
4	Алик Гасанов	Тольятти	BA3-2108	впрыск	3/12	(4/10)	4/10	22
5	Ренас Мухаметзянов	Тольятти	BA3-2108	"Вебер"/впрыск	11/—	2/15	9/2	17
6	Александр Потапов	Москва	АЗЛК-23351	"Вебер"	6/6	—	5/8	14
7	Борис Маслов	Тольятти	BA3-21083	впрыск	5/8	7/4	(8/3)	12
8	Николай Вискунов	Тюмень	BA3-2108	"Вебер"	4/10	13/—	10/1	11
9	Сергей Алясов	Тольятти	BA3-2108	впрыск	9/2	5/8	—	10
10—11	Станислав Роголевич	Пермь	BA3-2108	"Вебер"	—	6/6	—	6
10—11	Алексей Коростелев	Гжель	BA3-21083	впрыск	—	—	6/6	6

Примечание: 1 — I этап — Пенза, 8 января; 2 — II этап — Ижевск, 22 января; 3 — III этап — Раменское, 5 февраля.

ПЕРВОЕ РОССИЙСКОЕ "ЗОЛОТО" БАЛАШОВА

Невероятно, но факт — трехкратный чемпион мира по мотогонкам на льду Александр Балашов никогда не выигрывал первенств ни СССР, ни России. Очередная возможность стать наконец сильнейшим в Отечестве москвичу предоставилась в Шадринске. Однако в первый день казалось, что Балашов и на этот раз останется без "золота". Он уступил не только лидеру Владимиру Фадееву, но и Вячеславу Никулину, и Валерию Мартеньянову, который уже не первый год стремится вернуться в сборную страны.

В воскресенье двухочковое преимущество Фадеева над Балашовым растаяло, как весенний снег. Сначала он проиграл стремительно прогрессирующему чилийцу Эдуарду Иванкову, а затем — Никулину. Балашов же не сделал ни одной ошибки и на финише неизменно был первым. За "серебро" пришлось проводить дополнительный заезд между земляками Никулиным и Фадеевым.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО МОТОГОНКАМ НА ЛЬДУ

Шадринск, 20—21 января: 1. А.Балашов (Москва) — 27 очков; 2. В.Никулин; 3. В.Фадеев (оба — Дальнегорск) — по 25; 4. М.Барабошкин (Усть-Илимск) — 23; 5. В.Лумпов (Самара) — 22; 6. Э.Иванков; 7. В.Мартеньянов — по 18; 8. С.Федоров (все — Чита) — 15; 9. А.Московка (Москва) — 14; 10. А.Иванов (Уссурийск) — 12; 11. С.Иванчиков (Шадринск) — 12; 12. В.Змага (Уссурийск) — 9; 13. И.Дроздов (Самара) — 7; 14. И.Яковлев (Ижевск) — 6; 15. С.Гришаненко (Юрга) — 2; 16. Ю.Поликарпов (Дальнегорск) — 0 очков.



Фото С. РЫЖКОВИЧА

РУССКАЯ СМЕКАЛКА



Нет, что ни говорите, а в смекалке нашим гонщикам не откажешь. Как, впрочем, и отечественным судьям в изворотливости.

На первом этапе чемпионата России по трековым гонкам в зачете "волг" в Пензе тюмонец Виктор Бурилов между заездами потихоньку заменил автомобиль. Однако скрыть от арбитров эту хитрость не удалось. В праведном гневе они готовы были дисквалифицировать Виктора. Но тут обнаружилось, что в регламенте соревнований на этот счет нет ни строчки. Стало быть, можно хоть на каждый заезд выезжать на новой машине.

Отпустить Бурилова с миром тоже вроде нельзя. Наконец соломоново решение было найдено — хитреца оштрафовали на пятьсот тысяч рублей за обман судейской коллегии. Казалось, инцидент исчерпан. Не тут-то было. Следом в судейскую обратились представители Нижнего Новгорода с предложением заплатить штраф, дабы лидер ГАЗа Николай Демидов смог поменять свою "Волгу" на другую. Однако во время возникшего обсуждения, к радости всех сторон, механики смогли вернуть к жизни демидовский автомобиль. В четырех заключительных заездах на отремонтированной машине равных Николаю не было.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ТРЕКОВЫМ ГОНКАМ

Лига А (зачет "Волга"). I этап. Пенза, 15 января. 1. Н. Демидов — 30 очков; 2. В. Загайнов (оба — Нижний Новгород) — 26; 3. В. Редькин — 25; 4. А. Демидов (оба — Пенза) — 25; 5. В. Николаев (Москва) — 18; 6. В. Тютин (Нижний Новгород) — 15.

СУПЕРКРОСС предлагает Вам
все для мотоспорта в торговом доме "Larin's Trading":

А. ПРОДУКТЫ МОТОЦИКЛОВ
HONDA, SUZUKI, KAWASAKI

60 см³ - 3.400 USD
80 см³ - 3.500 USD
125 см³ - 4.900 USD
250 см³ - 5.300 USD
500 см³ - 5.500 USD

В. МОТОЦИКЛЫ С КОЛЕСАМИ
ZABEL-EML - 13.200 USD

И. ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ, МАСЛА, ШИНЫ, СПОРТИВНАЯ ФОРМА
ОТ ВЕДУЩИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Оптовым покупателям предоставляется скидка до 10%
Форма оплаты любая.

Наш адрес: 121309,
Москва, Новозаводская, 18Д
телефоны: 095/ 145 92 71, 145 81 14, 145 96 60
факс: 095/ 145 96 60

Суперкросс



ПРОЩЕ НАДО БЫТЬ

Пару лет назад итальянская фирма "Мото Гуцци" выпустила 1000-кубовую модель "Дайтона", которой была предназначена роль флагмана семейства V-образных "двоек" фирмы. Увы, впрыск топлива, четырехклапанные головки цилиндров и прочие "навороты" привели к тому, что мотоцикл оказался дороже четырехцилиндровых японских конкурентов, и поэтому желающих приобрести эту достойную во всех прочих отношениях машину нашлось гораздо меньше, нежели ожидали в маркетинговом отделении фирмы. Так что, скрепя сердце пришлось на мотоцикл установить "обычный" мотор с двухклапанными головками цилиндров и двумя карбюраторами "Делль'Орто". А чтобы не столь ощутимо потерять в динамике, рабочий объем увеличили еще на сотню "кубиков". В результате новый "Мото Гуцци-1100-Спорт" получился хоть чуточку, но дешевле соперников из Японии. А как с заказами? "Ждем-с..."



● Не дожив одного года до своего семидесятилетия, умер профессор Хельмут Ботт, бывший заместитель исполнительного директора "Порше" по конструированию и разработкам. Именно он был отцом знаменитой 911-й модели и всех ее модификаций, включая "911-Турбо", "Каррера-4" и 959-ю.

● Новые модели английских заводов "Ягуар" и "Астон-Мартин", несколько лет назад приобретенных "Фордом", будут теперь конструировать на базе "фордов", "линкольнов" и "меркуриев" американской компании. Так что появившаяся в прошлом году новейшая модель "Ягуара" станет, похоже, последней "настоящей дикой кошкой".

● Сенсацию на январском автосалоне в Детройте вызвал прототип "Крайслер-Атлантик". Выполненный в стиле "Бугати-57-Атлантик" 30-х годов, автомобиль сразу же окрестили "авангард в стиле ретро".

● В октябре и феврале дебютировали два новых спортивных купе младшего из членов американской большой тройки. "Непохожие близнецы" "Додж-Эйвенджер" и "Крайслер-Себринг", как и все автомобили концерна последних лет, отличаются эффектным запоминающимся дизайном. Первый из них заменит "Додж-Дайтону" в соревнованиях серии IROC.