



ПЕРВЫЙ РУССКИЙ АВТОМОТОСПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ

ISSN 0868-5193

**ИНДИ 500:
ВЕРШИНА
АМЕРИКАНСКОГО
ЧЕМПИОНАТА**



ИЗДАТЕЛЬСТВО
За рулем

7
1995



Первый русский
автомотоспортивный журнал

№ 7 (45), июль 1995 года

Издается с июня 1990 года
Выходит один раз в месяц
Учредитель
ТОО "Издательство "За рулем"

Главный редактор
Станислав НЕЧАЮК

Зам. главного редактора
Александр МЕЛЬНИК

Главный художник
Станислав СИСИН

Текст
Владимир АРКУША
Александр ВОРОНЦОВ
Сергей ДОРОФЕЕВ
Алан КАТКАРТ (GB)
Борис ЛОГИНОВ
Михаил МЕДВЕДЕВ
Алексей РОССОХА
Лев ШУГУРОВ

Фото
Александр ГУРЕВИЧ
Владимир КНЯЗЕВ
Вадим КРЮЧКОВ

Оформление
Лариса РАССКАЗОВА
Анна ВОРОНКОВА
Нина НИКАШИНА

Корректра
Елена ТОЛКАЧЕВА

Реклама, маркетинг
Василий СКРЫЛЬ

Адрес редакции:
107082, Москва,
ул. Бакунинская, 72

Адрес для писем:
103045, Москва,
Селиверстов пер., 10

По вопросам реализации
обращаться по тел. 207-19-42

Телефон 261-96-62
Факс 207-16-30, 269-57-98

Сдано в производство 21.05.95 г.
Подписано к печати 12.06.95 г.
Тираж 50 000 экз. Цена свободная.

Отпечатано в типографии
ИТЕ (Италия) Messina Editori

Редакция не несет ответственности
за достоверность информации,
опубликованной в рекламе.

© Издательство "За рулем", 1995 г.

Перепечатка материалов журнала
"АМС—Автомотоспорт" допускается только
с разрешения редакции. Издание зарегистри-
ровано Министерством Российской Федерации
по печати и информации. Рег. № 0110727.



На Корсике родился будущий император?

10

В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ



"КЭМЕЛ ТРОФИ-95"

Не тревожьте
духов майя

ЛЕ-МАН

Большой сбор на кольце
Сартэ





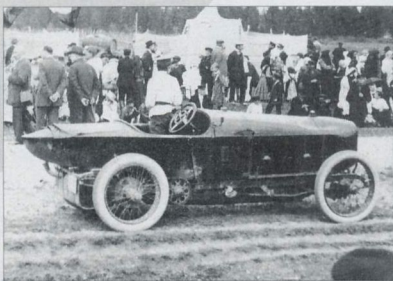
**ДВА "БЕНЕТТОНА" —
НЕ ОДИН "БЕНЕТТОН"**

20

33



**"ХАРЛЕЙ"
ПО-ЕВРОПЕЙСКИ**



39

**СТАРЫЕ, СТАРЫЕ
ГОНКИ**

**ШВАНЦ
УХОДИТ
ПОБЕЖДЕННЫМ**

50



**НАСЛЕДНИКИ
СЕННЫ АТАКУЮТ
ЕВРОПУ**

66

СОДЕРЖАНИЕ

ИНДИКАР

Возвращаясь домой из Индианы 4

ФОРМУЛА 1

Побитый лев с поджатым хвостом 18
Лорд Хескет и его команда 27

РАЛЛИ

Корсиканские страсти 10

ВОКРУГ КОЛЕС 16

МОТОСАЛОН

Вкрадчивая "Молния" 33

ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА

Григорий Яковлев 39

ЗВЕЗДНЫЙ СБОР 42

ЗНАМЕНИТОСТИ

"За синей птицей" 46

МОТО GP

Чемпион мира ищет приключений? 50

ЛЕ-МАН

Живая вода Ле-Мана 53

ПАНОРАМА 56

КЭМЕЛ ТРОФИ-96 57

ЭХО МИНУВШИХ ГОНОК

Как не состоялось "советское чудо" 60

СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

Незамеченный победитель 64

ФОРМУЛА 3000

Бразильцы перестали играть в футбол 66

ВОЗВРАЩАЙ ДОН ИЗ ИНДИА



Возвращаясь домой из Индианы

А. МЕЛЬНИК
Фото С. ДЕНУЛЕ (DPPI)

1000 YDS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
	160	40	24	6	2	18	5	20	2	25	5	3	2	4	3	3	3	17	8	5	9	1	80	7	10	19	15	90	22	4	16	77	4

И Н Д И К А Р

Когда примерно за четверть часа до старта пятисотмильной гонки в Индианаполисе над гигантской чашей 450-тысячного трека торжественно плывет эта мелодия, лица всех 33 участников предстоящего состязания невольно становятся строже. Давным-давно так провожали южанки своих отцов, сыновей, мужей и братьев, уходивших на войну с северянами-янки. Теперь же сводный оркестр из лучших музыкантов американской армии и Национальной гвардии напутствует пилотов перед началом самой быстрой, самой грандиозной гонки на свете: "Возвращайся домой из Индианы!"



Пожелание это совсем не лишне. Как показывает опыт, далеко не всем участникам "Инди-500" удается вернуться восвояси живыми и невредимыми. Правда, в последний раз во время гонки на треке Индианаполиса трагедия случилась довольно давно, в 1973 году, когда погиб Суид Савидж. А последняя крупная авария с участием нескольких автомобилей — семь лет назад. Но прошло всего лишь десяток секунд с того момента, как судья, взмахнув зеленым флагом, дал старт 79-й 500-мильной гонке в столице Индианы, и всем сразу вспомнился драматичный смысл старинной песни.

Автомобиль 42-летнего американца Стэна Фокса, войдя в первый поворот на скорости в триста с лишним километров в час, попал на бетонную "стиральную доску", ограничивающую внутреннюю бровку трека. Под-

прыгнув, он внезапно устремился резко вправо, вверх по виражу, наперерез мчавшейся прямо на него лавине машин. Траурно-черный гоночный снаряд Эдди Чивера первым столкнулся с "Лолой" несчастного Фокса, разрезав ее почти пополам как раз в районе ног пилота. Обе машины со страшной силой врезались в стену и еще несколько сотен метров кружились в смертельном танце, вновь сталкиваясь, разбрызгивая во все стороны колеса, детали подвесок, кузовов, моторов. Зрители, в ужасе застыв, следили, как фигурка Фокса, удерживаемая на сиденье только ремнями безопасности, беспомощно болталась, ударяясь то о бетон ограждения, то об обломки автомобиля Чивера...

Через полчаса из специального пресс-релиза стало известно, что уже тогда Стэн был без сознания. "Серьезнейшие внутренние повреждения головы, гематома мозга," — констатировал нейрохирург Методистского госпиталя в Индианаполисе, куда Фокса доставили на вертолете. Только через пять дней пациент открыл глаза. Но для того, чтобы встать с постели, ему, как сказали врачи, понадобятся недели, а может быть, месяцы.

Остальные пятеро участников этой аварии отделались, к счастью, легким испугом. А судьи на протяжении целых шести кругов разгребали обломки и чистили трассу, прежде чем стартер вновь взмахнул зеленым флагом.

И фантастическая карусель "Инди-500" закружилась с новой силой. Скотт Гудыр, Ари Линдик, Майкл Андретти, Жак Вильнев, Маурицио Гужельмин, сменяя друг друга, возглавляли сверкающую удивительным многообразием красок "гоночную змею". Желто-красные, ярко-зеленые, серебристые, ядовито-оранжевые, алые и небесно-голубые "лолы" и "рейнарды", мчавшиеся на скоростях 320—380 км/ч создавали незабываемое зрелище.

Внимательный читатель, возможно, уже уловил, что среди названий автомобилей участников нет столь знакомого всем любителям гонок "индикаров" имени "Пенске". Так же как, впрочем, среди лидеров не мелькали фамилии Ала Анзера и Эмерсона Фиттипальди. Но не спешите обвинять автора в забывчивости. И не старайтесь найти победителей четвертого и пятого этапов "Всемирной серии PPG Инди Кар" в таблице "Инди-500". Бесплезно — команда Роджера Пенске в полном составе... не прошла квалификацию шестого этапа чемпионата!

За 26 лет участия в гонке на треке Индианаполиса

пилоты "Седого Роджера" десять раз держали в руках огромный кубок "Борг-Уорнер" в Аллее победителей, 11 раз выигрывали квалификационные заезды. Сами же, "маленький Ал" и "Эмо" Фиттипальди, каждый по два раза побеждали в "старой кирпичнице". Мало того, именно они — действующие чемпион и вице-чемпион CART. Именно они год назад в столице Индианы положили на лопатки всех соперников, лидируя 193 круга из 200. Что же случилось с "бандой Седого Роджера"? Может быть, по воле неведомого американского Хоттабыча "вся команда заболела корью"?

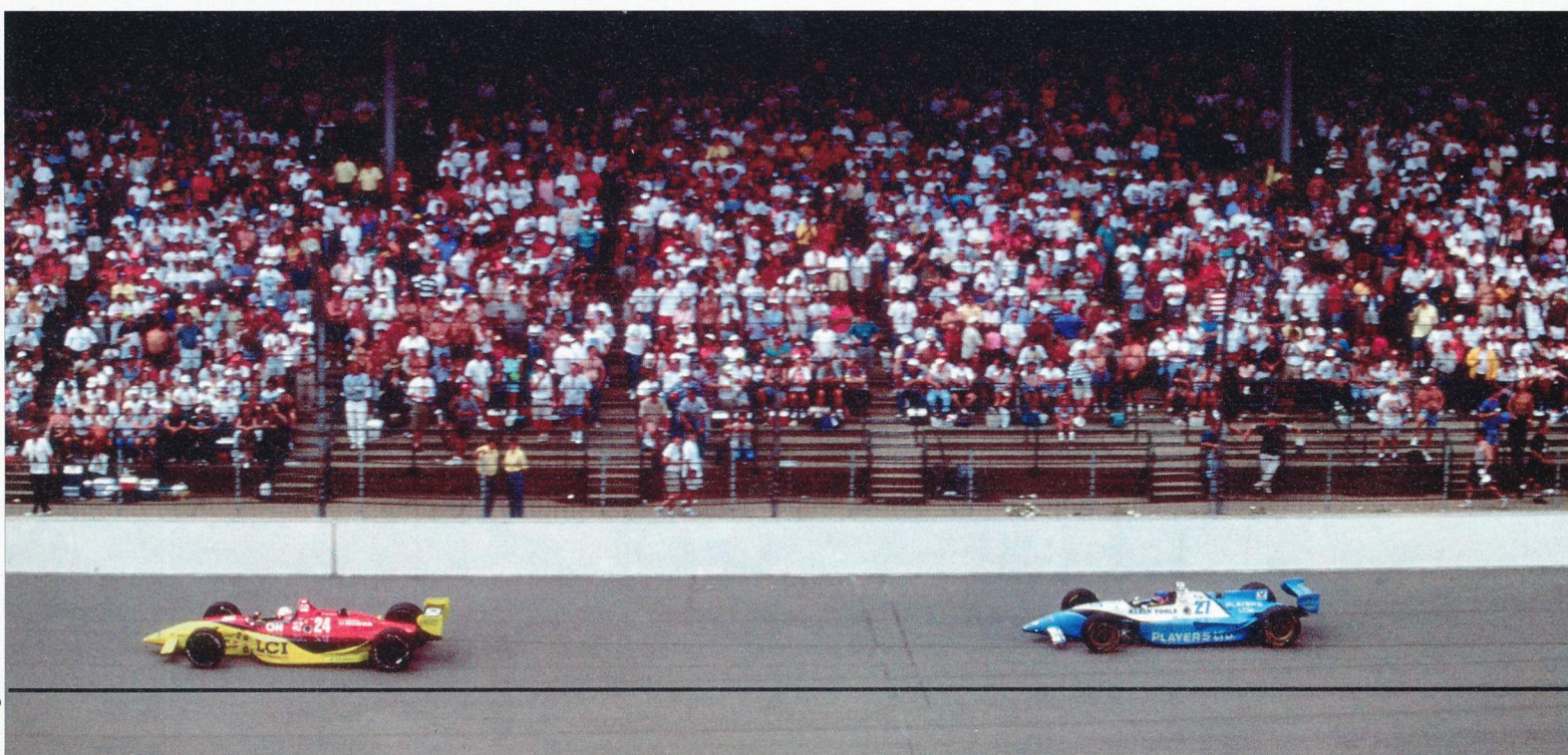
Увы, как это ни огорчительно для любителей гоночной романтики, в автомобильных состязаниях нет места чародеям. Победы и поражения определяются не магией на трибунах и даже не волшебниками за рулем гоночных машин, а прежде всего напряженной работой конструкторского мозга команды, слаженными действиями пилотов и механиков во время настройки машины, умным и решительным руководством владельца или менеджера "конюшни".

Сначала ошибся "мозг". Еще год назад специально для "Инди-500" Пенске вооружил свои машины мощнейшими 1000-сильными моторами "Мерседес-Бенц". И когда пилоты "Пенске" огромными скоростями своих автомобилей буквально деморализовали соперников, инженеры команды проглядели некоторые недостатки в управляемости машин. Но мощные "мерседес-бенцы" сразу же после победы были запрещены. Поэтому когда "красно-белые" за месяц до нынешней гонки прибыли на трек Индианаполиса, они были поражены тихходностью своих машин. После недели тренировок фамилии Анзера и Фиттипальди стояли в третьем десятке результатов. В первый день квалификации оба не сумели преодолеть барьер в 41 секунду, в то время как соперники проезжали круги за 39—40 секунд.

"Крайние обстоятельства требуют крайних решений," — любит повторять Роджер Пенске. И из небольшого калифорнийского музея был извлечен "Пенске-PC23", на котором Анзер выиграл "Инди-500" год назад. Переставили мотор, еще кое-какие части, но это не помогло. 70 кругов отмотал Фиттипальди по треку — результата не было. На следующий день Пенске взял взаимы "Рейнард-941" у команды "Паган Рэйсинг" — 41 секунда с четвертью. Вновь оба пересаживаются на "Пенске" образца 1995 года — еще хуже. И наконец Роджер идет на поклон к Бобби Рейхолу и Карлу Хоугану, ведь год на-



В свободное от гонок время выпускник военной академии и университета Аризоны Стэн Фокс работал продавцом небольшого магазина в городке Джейнсвилл.



зад именно им одолжил Пенске свою машину, когда Бобби столкнулся с угрозой не попасть на старт. Теперь в такой ситуации очутились пилоты "красно-белых". Но и "Лола-Т95/07-Мерседес-Бенц" не выручила. Анзер так и не сумел показать сколько-нибудь достойный результат. А Фиттипальди, занимавшего за 12 минут до конца последнего из четырех дней квалификационных заездов 33 место, менее чем на полсекунды (напомним, что время квалификации складывается из четырех кругов) опередил Стефан Юханссон.

Вот так впервые в истории победитель "Инди-500" не прошел отбор в гонку следующего года. Так впервые в своей карьере "маленький Ал", 193 раза выходивший на старт за рулем "индикара", не сумел пройти квалификацию. "У меня нет слов, чтобы описать разочарование", — пряча глаза за низко надвинутым козырьком бейсбольной шапочки, говорил Анзер. А с трибуны неслись улюлюканье и возмущенный рев его обманутых почитателей. И Ал спешно ретировался собирать чемоданы, чтобы за неделю до старта возвратиться из Индианы домой.



"Лолы" Брайтона, Линдика и Лазьера отличались от остальных машин характерным горбом позади дуги безопасности.

Обладатель "поул-позишн" Скотт Брайтон и его команда "Тим Менард Инкорпорейтед". Сам Джон Менард — четвертый слева.



Двигатель "Менард-V6", изготовленный на базе серийного мотора "Бьюик-3300", украшала гордая надпись "Родился в США". В отличие от английских "Косворта" и "Илмора" он сделан в Америке. Более существенные отличия: низкие обороты — 9200 по сравнению с 13000 об/мин у соперников — и высокая мощность, "от 825 л.с. и выше", как утверждает официальный пресс-релиз.

Но это была лишь первая сенсация еще не начавшейся гонки. Второй и, пожалуй, не меньшей стал состав первого ряда стартового поля. Брайтон, Линдик, Гудьер — все трое не участвовали в нынешнем чемпионате и заключили контракт с владельцами своих команд лишь на одну гонку в Индианаполисе.

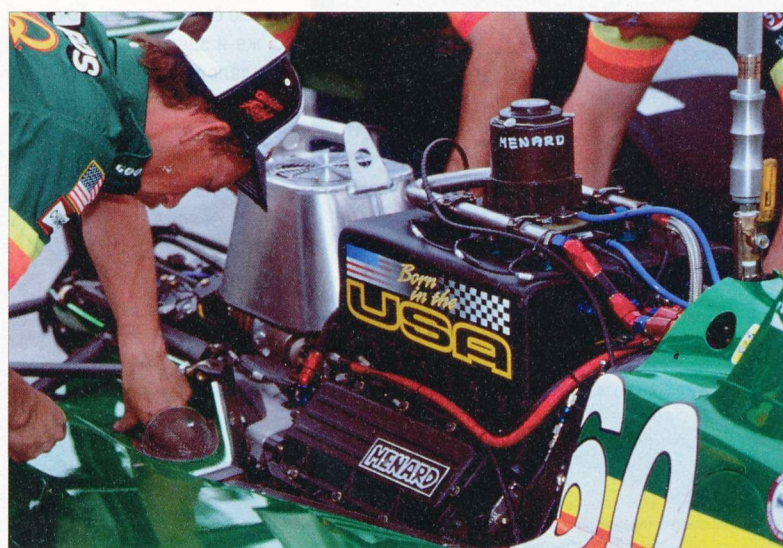
Первых двоих нанял богатый лесопромышленник из Миннесоты Джон Менард. Как год назад Роджер Пенске, он решил использовать лазейку в правилах устройства "Инди-500", Автоклуба Соединенных Штатов (USAC). Регламент позволяет использовать в этой гонке наряду с обычными для всех "индикаров" гоночными моторами с распределительными валами в головке цилиндров и рабочим объемом 2,65 литра агрегаты, построенные на базе серийного блока с нижним распределительным валом и приводом клапанов толкающими штангами. Причем рабочий объем таких двигателей может достигать 3430 см³, а разрешенное давление наддува выше, чем у двухсполовинилитровых моторов.

Менард уже несколько лет занимается доводкой такого "альтернативного" мотора, вбухивая в это дело гигантские деньги. "Мы тратим на одну единственную гонку больше, чем большинство команд расходует за целый сезон", — не без бахвальства рассказывал менеджер ко-

манды Ларри Кэрри. Действительно, подготовка к "Инди-500" нынешнего года обошлась Менарду в 6—8 миллионов долларов. Зато результат оказался налицо. Шестого мая трек открылся для тренировок, а уже 8-го Ари Линдик установил рекорд трассы — 38,444 секунды, 374,571 км/ч — более чем на "десятку" превысив прежнее неофициальное достижение Джима Кроффорда.

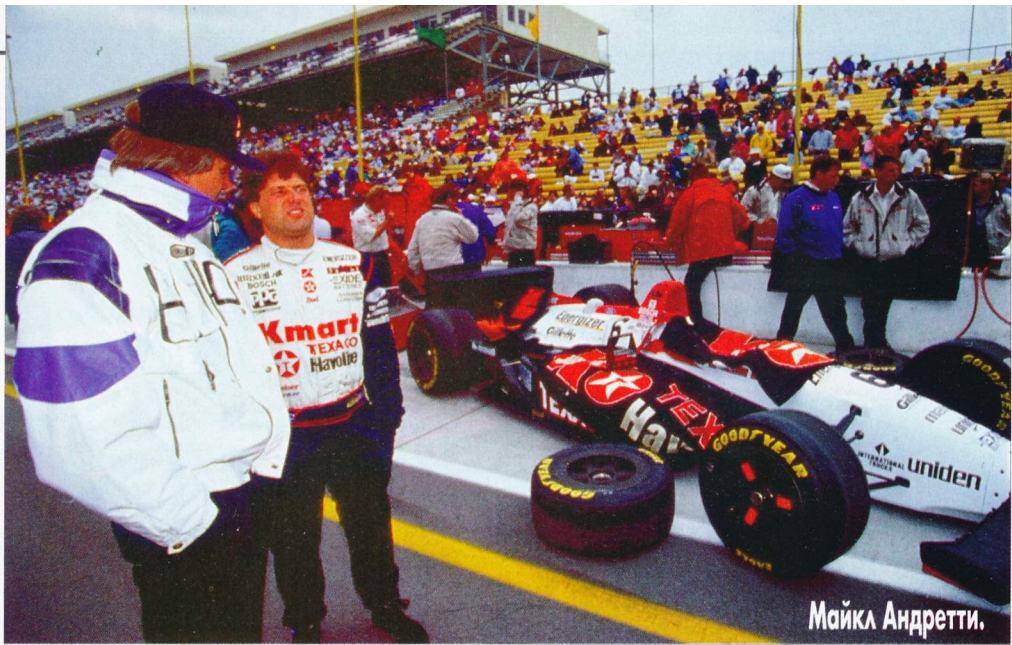
А в "день битвы за поул" — первый день квалификационных заездов лучшим оказался товарищ голландца по команде, Скотт Брайтон, опередивший Линдика на считанные доли секунды. Третьим же совершенно неожиданно стал Гудьер.

Неожиданно не только потому, что носящий такую "шинную" фамилию канадец выступает на автомобиле с покрышками "Файрстоун". А в первую очередь потому,



что его "Рейнард", оснащенный мотором "Хонда", столь неудачно дебютировавшим год назад в чемпионате CART. Новозеландец Стив Хорн, хозяин команды "Тасман Моторспорт", нанял специалиста по 500-мильным гонкам (Скотт дважды в прошлом выигрывал "Малборо-500" в Бруклине) в помощь своему "первому номеру" Андре Рибейру. Как и следовало ожидать, канадец опередил новичка-бразильца. "Я приятно удивлен подготовкой "Хон-

Судьба "Инди-500" решилась в поединке Скотта Гудьера (слева) и Жака Вильнева.



Майкл Андретти.

ды”, — улыбался Скотт после первого дня квалификации, обеспечившего ему место в первом ряду. А Майкл Андретти, “отодвинутый” канадцем на четвертую строчку, хмурился: “Если только “Хонда” сумеет пробежать все 500 миль, побить Гудыра будет очень трудно. И вообще, думаю нас ждет сверхнапряженная гонка, фаворитами которой кроме Скотта будут Робби Гордон, Пол

Трейси и Жак Вильнев”.

Как видите, обладатель “полу-позишн” 36-летний Брайтон младшего Андретти не шибко беспокоил. И не только потому, что самый опытный из попавших на старт пилотов (он участвовал в “Инди-500” в 14-й раз) за полтора десятка сезонов, проведенных за рулем “индикара”, может похвастать лишь одним единственным третьим местом. Главное, надежность 6-цилиндрового, V-образного “Менарда” внушала сомнения гораздо большие, чем даже “Хонды”.

Сам же Брайтон предпочитал об этом не думать. И в многочисленных интервью (а Скотт — человек на редкость словоохотливый) подшучивал над соперниками, иронизировал, рассказывал анекдоты и смешные случаи из своей семейной жизни. А успех или неудачу в предстоящей гонке ставил в зависимость исключительно от прихоти Его величества Случая: “Вы знаете, “Инди-500” — это как Лас-Вегас в лучшие его минуты. Невероятное возбуждение, азарт, жажда и предчувствие удачи, спрессованные в одном месте в течение трех с небольшим часов. Согласитесь, что если бы вы могли управлять рулеткой по своему желанию, игра потеряла бы

всю свою прелесть. Точно так же и здесь — если бы вам удалось сохранять полный контроль за поведением своего автомобиля на 2,5-мильном треке, это уже не была бы “Инди-500”!

Но началась гонка, и довольно скоро стало ясно, что в судьбе пилотов “Менарда” главную роль сыграет не случай, а как раз закономерность. Уже после финиша Джон Менард признался: “Да, результаты наши успешными никак не назовешь. У Скотти были проблемы с зажиганием, и нам пришлось выключить компьютер, чтобы наконец устранить неисправность. Ари не повезло в самом начале — на пит-стопе заглох мотор, и он простоял почти минуту. А у третьего из наших парней, Бадди Лазьера, что-то случилось с бензобаком”.

Так что Андретти в этом случае оказался прав. Майкл

вообще не склонен полагаться на удачу, предпочитая ей тщательную подготовку автомобиля. “Я могу поболтать об удаче, — говорил он накануне старта, — но просто не верю в нее. Победу нельзя вымолить. Я лишь делаю все, что в моей власти, чтобы выиграть гонку. И большего сделать не могу. Но, может быть, поэтому я ни разу не побеждал в “Инди-500”...”

Черно-белая “Лола” под номером 6 оказалась подготовлена превосходно. Андретти лидировал 41 из 77 кругов, когда в четвертом повороте приготовился обогнать Маурицио Гужельмина. Кто же мог подумать, что в это самое мгновение бразилец решит свернуть в боксы?! “Какая досада, — в отчаянии качал головой Майкл через несколько минут, уже в боксах. — Я понял это слишком поздно и попытался избежать столкновения, поднявшись вверх по виражу. Но будто попал на голый лед — машину понесло прямо в стенку”.

Удар был не сильным, но его хватило, чтобы безнадёжно испортить рычаги задней подвески. И рулетка “Инди-500” вертелась дальше без Андретти.

А словно бы для того, чтобы окончательно посмеяться над неверующим экс-чемпионом CART, госпожа Удача по собственному усмотрению расставила участников этой гонки. На 163 круге лидировавшего Вильнева достали и мощно обошли два Скотта — Гудыр и Пруэтт. Но не прошло и четверти часа, как лидер чемпионата — пока еще лидер — уже выбирался из дымящихся обломков своей “Лолы”. Американец поскользнулся на том же самом “льду” четвертого виража, что и Андретти. Судьи вывесили желтые флаги. А за десять кругов до финиша, когда стартер на вышке готов был взмахнуть зеленым, Гудыр резко нажал на газ и обошел “пейс-кар”.

По правилам USAC за такое нарушение полагается штраф “стоп-энд-гоу”. Но канадец не послушался судей и продолжал мчаться вперед — ведь до финиша оставалось всего восемь кругов! И он приехал-таки первым, проехав круг почета, зарулил в боксы и уже приготовился сворачивать в Аллею победителей, когда его остановили судьи: “Ты куда, парень? Ведь это место для первого, а ты всего четырнадцатый”. Следующее, что увидел Скотт, была его жена Лесли, горько рыдающая рядом с подиумом.

“Это была самая длинная гонка в моей жизни! 500 миль тянулись как пять тысяч. Приборный щиток сверкал, будто новогодняя елка — лампочки температуры воды и масла горели всю дорогу. Но я просто не обращал на них внимание, все силы уходило на то, чтобы не воткнуться в бетон на каждом повороте”. Так описал первую свою “Инди-500” Новичок года-95 Кристиан Фиттипальди.



INDIANAPOLIS 500

6 этап Индианаполис, США 28 мая

1. Ж.Вильнев	CDN	Reynard 951 Cosworth	5	3:15.17.561
2 К.Фиттипальди	BR	Reynard 951 Cosworth	27	—2.481
3. Б.Рейхол	USA	Lola T95/07 Mercedes Benz	21	—2.966
4. Э.Салазар	CHI	Lola T95/07 Cosworth	24	—4.768
5. Р.Гордон	USA	Reynard 951 Cosworth	7	—14.905
6 М.Гужельмин	BR	Reynard 951 Cosworth	6	—17.077
7. А.Линдик	NL	Lola T95/07 Menard	2	—41.959
8. Т.Фаби	I	Reynard 951 Cosworth	15	—1 кр.
9. Д.Салливан	USA	Reynard 951 Cosworth	18	—1 кр.
10. Х.Мацусита	J	Reynard 951 Cosworth	10	—1 кр.
11 А.Дзампедри	I	Lola T94/07 Cosworth	17	—2 кр.
12. Р.Гереро	COL	Reynard 941 Mercedes Benz	13	—2 кр.
13. Б.Херта	USA	Reynard 951 Cosworth	33	—2 кр.
14. С.Гудыр	CDN	Reynard 951 Honda	3	—4 кр.
15. Х.Мацууда	J	Lola T95/07 Cosworth	20	—6 кр.
16. С.Юханссон	S	Reynard 941 Cosworth	31	—8 кр.
17. С.Брайтон	USA	Lola T95/07 Menard	1	8 кр.
18 А.Рибейру	BR	Reynard 951 Honda	12	—13 кр.
19. С.Пруэтт	USA	Lola T95/07 Cosworth	8	—16 кр.
20. Р.Боззел	BR	Lola T95/07 Mercedes Benz	22	—16 кр.
21. А.Фернандес	MEX	Lola T95/07 Mercedes Benz	25	—24 кр.
22. Дж.Вассер	USA	Reynard 951 Cosworth	9	—30 кр.
23. Д.Джонс	USA	Lola T95/07 Cosworth	32	—39 кр.

Сошли:			Место на	Причина:
круг:			старте:	
136 П.Трейси	CDN	Lola T95/07 Cosworth	16	трос газа
77 М.Андретти	USA	Lola T95/07 Cosworth	4	подвеска
74 С.Шарп	USA	Lola T95/07 Cosworth	30	авария
45 Б.Лазьер	USA	Lola T95/07 Menard	23	топл.сист.
6 Э.Башелар	B	Lola T94/07 Cosworth	26	мотор
1 Ж. де Ферран	BR	Reynard 951 Cosworth	19	авария
0 С.Фокс	USA	Reynard 951 Cosworth	11	авария
0 Э.Чивер	USA	Lola T95/07 Cosworth	14	авария
0 Л.Сент-Джеймс	USA	Lola T95/07 Cosworth	28	авария
0 К.Гереро	MEX	Lola T95/07 Cosworth	29	авария

Длина круга: 4022 м. Кругов: 200. Дистанция: 804,5 км. “Полу-позишн”: 2.35.438 (4 круга. 372.651 км/ч). Лучший круг: Гудыр (179) — 40.177 (360.43 км/ч). Лидеры: Гудыр — 1-9; Линдик — 10-16; Андретти — 17-32; Гудыр — 33-35; Вильнев — 36-42; Андретти — 43-66; Гудыр — 67; Гужельмин — 68-76; Андретти — 77; Гудыр — 78-81; Гужельмин — 82-116; Гудыр — 117-120; Рейхол — 121; Боззел — 122-123; Гужельмин — 124-138; Гудыр — 139; Вассер — 140-155; Вильнев — 156-162; Пруэтт — 163-165; Гордон — 166; Вассер — 167-170; Пруэтт — 171-175; Гудыр — 176-195; Вильнев — 196-200.

Личный зачет: 1. Вильнев — 67 очков; 2. Рейхол — 52; 3. Пруэтт — 51; 4. Гужельмин — 47; 5. Гордон — 43; 6. Э.Фиттипальди (BR) — 35; 7. А.Анзер (USA, оба — Penske PC24 Mercedes Benz) — 34; 8. Трейси — 32; 9. Фаби — 31; 10—11. К.Фиттипальди, Андретти — по 29.

“Но ведь я своими глазами видел зеленый! — громко возмущался Гудьир через несколько минут. — Я ехал за “пейс-каром” и мгновенно нажал на газ, как только увидел зеленый флаг!” Журналисты сочувственно кивали головами, но главный судья Том Бинфорд был неумолим: “Совершенно очевидно, что Гудьир обогнал “пейс-кар” до зеленого флага”. “Невероятно”, — потрясенно протянул Скотт, глядя, как его соотечественник, Вильнев позирует рядом с огромным кубком.

А Жак, ставший первым канадцем, портрет которого вскоре поместят на “Борг-Уорнер Трофи”, в этот момент был на вершине блаженства. “Это лучшее из всех чувств, которое я когда-либо испытывал! Выиграть “Инди-500” — больше, чем победить во всем чемпионате”, — говорил он, счастливо улыбаясь. Что же касается неожиданного наказания Гудьира, то здесь Вильнев мог быть абсолютно спокоен. Во-первых, по правилам USAC штраф не может быть опротестован. А во-вторых, на 44 круге Жака... тоже наказали двумя штрафными кругами за обгон “пейс-кара”! “Тогда я совсем приуныл, — рассказывал Вильнев. — И уже думал лишь об одном — добраться до финиша и наскрести хоть несколько очков в зачет чемпионата”.

“Наскрести” удалось целых два десятка. Удачно сочетая высокую скорость с верной тактикой дозаправок, канадец уже на 66-м круге отыграл один из штрафных кругов, а на 120-м — еще один.

И все же не быть бы Жаку победителем, если бы еще раз госпожа Удача не встала на его сторону. На 163 круге, когда лидеры в последний раз заехали в пит-лейн, судьи определили, что “Лола” Рейхола ехала со скоростью 109 миль в час и наказали его штрафом “стоп-энд-гоу”. “Это нонсенс, — возмущался американец, — мои приборы показывали всего 92 мили. Тоже самое видели мои ребята на экранах своих компьютеров. Тако-



Последний пит-стоп Гудьира. От роковой ошибки канадца отделяет чуть больше четверти часа.

го гигантского расхождения быть не может!”

Но штрафы, как мы знаем, не опротестовываются. И Бобби увез из Индианы домой, в городок Дублин, штат Огайо, чек на 373267 долларов. А самый молодой за последние 43 года победитель “Инди-500” получил почти на миллион больше.

“Жак — водитель необыкновенно расчетливый и весьма при этом агрессивный, — сказал журналистам уже после Банкета Победы в “Индиана Конвеншн Сентр” хозяин канадца Барри Грин. — Его главный секрет — необычайное чувство машины. Но скажу я вам, ребята, мне будет архисложно удержать его у себя. Зная, какие отношения связывали его отца и команду “Феррари”, я нисколько не сомневаюсь, что в Маранелло вскоре захотят увидеть знаменитую фамилию на борту своей машины. А Жак уже сейчас достаточно хорош для формулы 1. И больше того, так хорош, что может позволить себе выбирать лучшую из “конюшен”.

Сам же Вильнев на вопрос о формуле 1, застенчиво улыбнувшись, пожал плечами: “Посмотрим...”. И отправился в Монако, в дом, который купил в конце семидесятых его отец. //



Чествование Вильнева в Алее победителей.



И Н Д И К А Р

В “Руки ориентейшн проуграм”, своеобразном “курсе молодого бойца” для новичков трека в Индианаполисе, участвовали десять человек: Кристиан Фиттипальди, Жиль де Ферран, Франк Фреон, Карлос Гереро, Андре Рибейру, Элисео Салазар, Алессандро Дзампедри и американцы Дейви Хамилтон, Майкл Гринфилд и знаменитый мотокроссмен Джефф Уорд.

61-летний Дик Саймон в первый день тренировок решил тряхнуть стариной. Пройдя медкомиссию и купив лицензию USAC, владелец одной из самых многочисленных команд CART (в нее входят Лин Сент-Джеймс, Карлос Гереро, Дейви Джонс и Салазар) вывел на трассу “Лолу” Джонса, который в этот день участвовал в гонке NASCAR. Саймон 17 раз стартовал в “Инди-500”, а с 1983 по 1988 год был старейшим ее участником.

Официальные рекорды “Инди-500” — 38,69 с (1 круг) и 2.34,851 с (4 круга), установленные в 1992 году Роберто Гереро, из-за неблагоприятной погоды в первые дни квалификации вновь устояли.

Хамилтон, Рибейру, Вильнев, Гринфилд, Карлос Гереро и Брайан Херта попали во время тренировок в аварии. Первый сломал лодыжку, два дня провел в больнице и расстался с надеждой стартовать в “Инди-500”. А Херта, хотя и отделался несколькими синяками, так разбил свой “Рейнард”, что даже срочный ремонт на заводе в Англии не помог. Пришлось стартовать на запасной машине с последнего места на старте, несмотря на то, что американец показал 16-й результат.

Рибейру получил пять тысяч долларов как самый быстрый новичок в квалификации. Впервые в истории ни один из американских пилотов-дебютантов не попал на старт “Инди-500”.

19 из 33 участников нынешней гонки родились за пределами США. В 1985 году иностранцев было 9, год назад — 17.

Автомобили, оснащенные шинами “Файрстоун”, 48 раз выигрывали “Инди-500”. В том числе все гонки с 1920 по 1966 год. На этот раз на старте было 8 пилотов “Файрстоуна”, из них пятеро — среди первой дюжины. Но на финише лучшим был Хиро Мацусита — лишь 11-е место.

Ли Брайтон, в прошлом известный американский гонщик, а ныне владелец фирмы “Брайтон Инжиниринг”, готовящей гоночные моторы, стоял у истоков проекта создания двигателя “Менард/Быюик”. Очевидно, именно благодаря этому обстоятельству его сын Скотт получил место в команде Джона Менарда.

Призовой фонд нынешней “Инди-500” был рекордным — 8063550 долларов, почти на двести тысяч больше, чем год назад. Но победитель получил на 60 тысяч меньше прошлогоднего триумфатора, Анзера. Самым низкооплачиваемым участником стал Стэн Фокс — выйдя из больницы, он получит чек на 143603 доллара.

КОРСИКАНСКИЕ СТРАСТИ

Бело-голубой "Фордовский" комбинезон — таким только на пьедестале щеголять — в мгновение ока стал похож на робу трубочиста. Распластавшись под своим "Эскортом", Бруно Тири отчаянно орудовал ключами, а механики, сидя на корточках, под пристальным взглядом судьи-контролера старались облегчить участь пилота хотя бы советом. Увы, ничем иным помочь они не могли — беда настигла бельгийца там, где согласно регламенту работа сервисной бригады была запрещена.

С. НЕЧАЮК





Механики сразу поняли тщетность попыток экипажа самостоятельно починить рулевое управление и тормоза. Но, будто врачи у постели безнадежно больного, они не в силах были оставить своего гонщика.

Наконец и сам Бруно осознал всю безысходность ситуации. Друзья устроили ему овацию. А пилот с опущенной головой сидел спиной к аплодисментам в высокой траве, не видя как на черном табло скачут цифры, отсчитывая секунды тех, кто еще накручивал метры дистанции последнего этапа ралли "Тур де Корс".

Четыреста тридцать километров спецучастков Тири был впереди и ему оставалось пройти только пятьдесят, чтобы впервые победить на этапе чемпионата мира...

Когда Бруно пригласили в команду "Форда", он занял там скромное положение третьего водителя. И даже после того, как "конюшню" покинул Мики Биазон, казалось, удел бельгийца — быть в тени Франсуа Делекура. История знает немало примеров, когда "дублерам" так никогда и не удавалось выйти из разряда "подающих надежды" — такое положение зачастую формировало у них

своеобразный комплекс неполноценности. Да и изменить годами складывавшуюся репутацию потом очень трудно.

Похоже, 32-летний Тири, почувствовал риск остаться "вечно вторым". Удивительно то, что выбрал он для того, чтобы во весь голос заявить о себе ралли "Тур де Корс", от веку считавшееся вотчиной латинских и особенно французских пилотов.

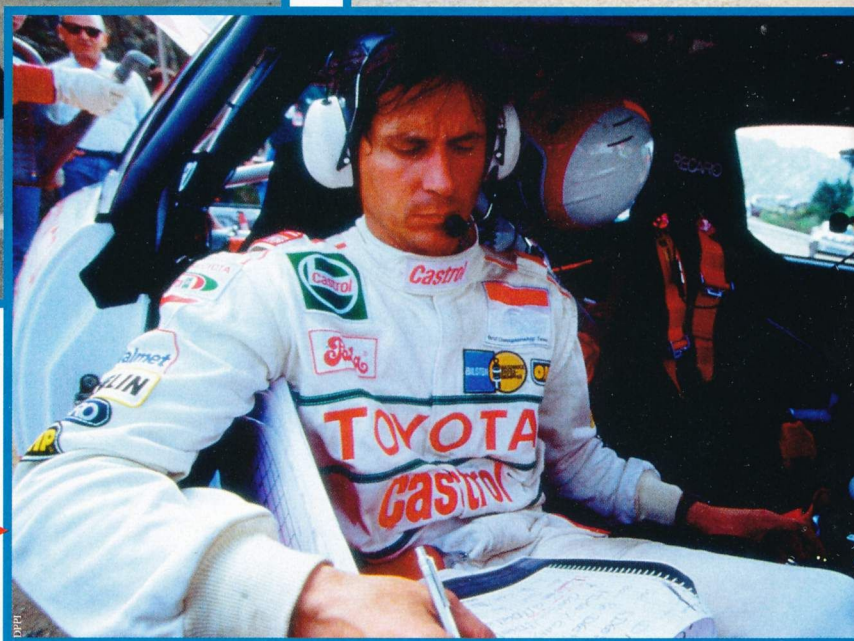
Впрочем, было одно обстоятельство, которое играло на руку бельгийцу. На него еще до старта обратил внимание пятикратный победитель этих состязаний Дидье Ориоль — "Эс-корт" по своим размерам и распределению масс лучше других машин подходит к асфальтовым серпантинам Корсики. Правда, когда чемпион мира рассуждал о грозной силе "Форда", он прежде всего имел в виду Делекура, выигравшего здесь в 1993 году.

Ну, а Тири, до того четырежды стартовавший в "Тур де Корс" и трижды сошедший с дистанции? В предстартовых прогнозах его имя даже не упоминалось. Но уже после окончания первого дня ралли только и разговоров было,

что о дерзком бельгийце, выигравшем пять спецучастков из восьми!

— Для меня Бруно настоящий сюрприз, — не скрывая удивления заметил Ориоль, который как бы с расстояния наблюдал за дуэлью двух "фордов", которую в первый день выиграл с шестисекундным перевесом Тири.

Свое же третье место после восьми допов Дидье прокомментировал скромно: "Я доволен собой, машина в порядке, ралли длинное". В общем, он давал понять, что для него это был обычный день чемпиона мира. Может статься и так. Однако не во всем: справа от него сидел не давний друг Бернар Оселли, с которым они двенадцать лет выступали в одном экипаже, а Дени Жиродэ. Замена произошла уже после окончания тренировок, когда постоянный напарник Ориоля вынужден был вернуться домой по семейным обстоятельствам. Дени быстро облачили в комбинезон, скроенный по мерке Канкунена, и усадили в штурманское кресло. Разобрать стенограмму Оселли для Жиродэ было несложно — он четыре года, в качестве члена открывающего экипажа, ездил по ней. Другое дело подобрать привычную



▲ "Я впервые лидирую на этапе чемпионата мира. Странно, но это доставляет мне большое удовольствие," — с иронией в голосе говорил Тири после первого дня ралли.

Дени Жиродэ явно пришелся ко двору — "Тойота" объявила, что он будет напарником Ориоля до окончания нынешнего сезона. ►

для Ориоля интонацию, попасть в его ритм. В этом, по мнению Дени, была главная трудность. Впрочем, виду, что волнуется, Жиродэ не подавал. "Стоит только занервничать — считай, влип," — улыбался напарник Дидье. А на финише первого этапа он уже вовсю раздавал интервью:

— Все было бы хорошо, если бы Тири ехал не так быстро.

Но тот мчался по трассе все быстрее и быстрее. Это было вдвойне удивительно, так как во время ознакомления с дистанцией второго этапа, бельгийцу пришлось ехать на обычном дизельном "Пежо-306", взятом напрокат. Над его "Фордом" в это время колдовали механики.

И тем не менее после двух первых допов дня он увеличил преимущество над Делекуром до 17 секунд. Француз атаковал решительно и даже отыграл у Тири две секунды на СУ-12. Но это был максимум того, что смог сделать Франсуа. На 13-м допе у его "Форда" стала выскакивать третья передача, и штурману Катрин Франсуа приходилось придерживать рычаг переключения ногой. Потом Делекур лишился четвертой и второй передачи.

В зоне сервиса механики заменили коробку, но в запасе оказалась только шестиступенчатая, вместо семискоростной.

Неполадками с машиной конкурента не преминул воспользоваться Ориоль, сократив разрыв с Делекуром к исходу второго дня до двух секунд. Но при этом проигрывал Тири — 37.

— Сегодня я могу сказать, что на трассе был великий Ориоль. Однако я ничего не сумел поделать с Бруно, — такого признания из уст Дидье раньше слышать не приходилось.

Слова чемпиона мира будто послужили сигналом к началу всеобщего восхваления бельгийца.

— Он слишком силен, я люблюсь тем, как он проходит повороты. Считайте, что Бруно выиграл это ралли, — откровенничал Делекур.

За час до финиша соревнований в местечке Балеон Тири уже назначали встречи телевизионщики, болельщики протискивались к нему в надежде получить автограф. Арлетт, жена без пяти минут победителя, шуточно упрашивала друзей не забыть вынуть мужа из бассейна после чемпионской купели. "Он же совсем не умеет плавать!"

В атмосфере яростного веселья и энтузиазма



На Корсике появилась новая модификация "Мицубиси-Лансер" — "Эволюшн III". Основные ее отличия от предшественницы в более развитых аэродинамических устройствах и усовершенствованной системе турбонаддува. Увеличен также посадочный диаметр колес.



По признанию самих гонщиков, истинным героем "Тур де Корс" стал Бруно Тири.

Любопытно, что самый первый "Тур де Корс" в 1956 году выиграл бельгиец Жильбер Тирион за рулем "Рено-Дофин-спесь-яль".

Жара во время ралли была такая, что температура внутри автомобилей достигла 70 градусов.

Ориоль одержал свою шестую победу на Корсике, и 17-ю — на этапах чемпионата мира.

Кроме Ориоля, шесть раз выигрывать "Тур де Корс" удавалось только Бернару Дарнишу.

Дени Жиродэ трижды участвовал в этапах чемпионата мира и дважды выходил победителем. Впервые — в 1993 году на ралли "Тысяча озер", когда в экипаже Канккунена заменил Пииронена. "Возможно, я приношу удачу", — простодушно заявил француз.

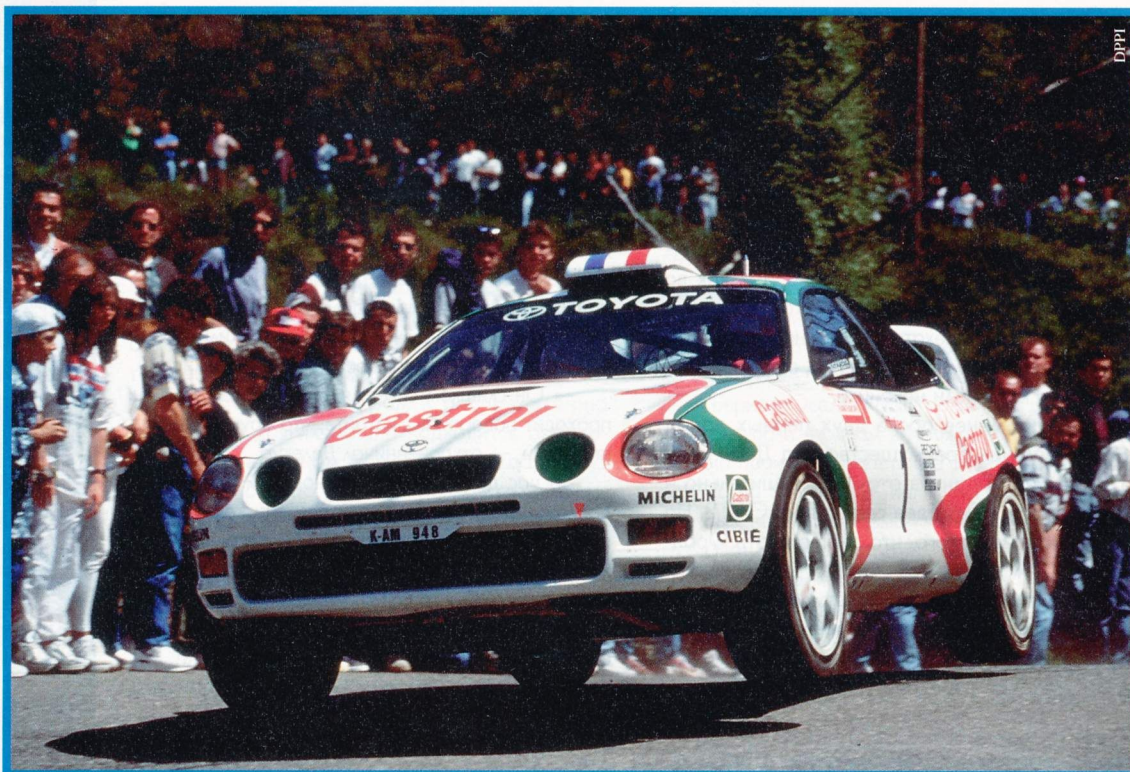
Лучшим среди тех, кто выступал на машинах группы N, стал португалец Руи Мадейра, занявший 18 место за рулем "Мицубиси-Лансер-Эволюшн II".

На Корсике Юха Канккунен в сотый раз вышел на старт этапов чемпионата мира. Одержав в них 21 победу, он набрал 1003 очка, то есть в среднем 10 очков на этапе!

Томми Мякинен впервые выступал в "Тур де Корс".

Карлос Сайнс объяснил свое не слишком удачное выступление на Корсике неполадками с центральным дифференциалом, слишком мягкой подвеской и внезапно сдвинувшим, по сравнению с предыдущими этапами, двигателем.

Дидье Ориоля на Корсике словно подменили. Куда делась его извечная эмоциональность, граничащая с нервным срывом? Всю гонку он шел на удивление расчетливо и хладнокровно. Не потому ли, что после двух лет проведенных за границей, чемпион мира вернулся в свой родной город Мийо.



утонула фраза скромного бельгийца: "Все еще может произойти". Наверное, ее тогда посчитали жеманством...

То, что произошло с Бруно Тири, хотя бы однажды переживает каждый из раллистов элиты. Вспомним, к примеру, того же Ориоля, в чьи руки упал плод корсиканской победы. В 1992-м два схода по техническим причинам в конце сезона лишили его титула чемпиона, который, казалось, уже был у него в кармане. Однако нынешняя ситуация несколько иная. С разбитым рулевым и без тормозов Тири все-таки финишировал на СУ-20 восьмым и добрал-

ся до сервиса. Механики были наготове. По их словам, ремонт не занял бы больше десяти минут, и Бруно вполне успел бы вовремя к старту следующего допа. "Нельзя, — гласит регламент, введенный ФИА с нынешнего года. — С предыдущего сервиса гонщики еще не проехали 60 км. Вот после СУ-21 — можно!" Ну, а если бы Тири в азарте борьбы, в предвкушении близкой победы отважился бы продолжить гонку на неисправной машине?

— В первые мгновения такая мысль закралась мне в голову, — говорил Бруно. — Но я мгновенно отбросил ее. И не только из-за опасе-

ний за собственную жизнь. Я никогда не простил бы себя, если бы сбил кого-нибудь. Словом, я стал жертвой новых правил.

По счастью, на алтарь Тири положил только желанную победу. Но неужели, чтобы отменить абсурдное решение, надо дожидаться сумасшедшего, который с квадратными глазами понесется к финишу без тормозов и рулевого управления и убьет либо себя, либо зрителей.

Пока гром не грянет, мужик не перекрестится. Знают ли о существовании этой русской поговорки в ФИА? //

На своем "Рено-Клио-Макси" формулы 2 Филиппу Бугальски подчас удавалось вмешиваться в спор полноприводных машин. На СУ-11 он был пятым, а на 13-м допе — четвертым.



4 этап Ралли "Тур де Корс"

3 — 5 мая, 1233/498 км, 22 СУ

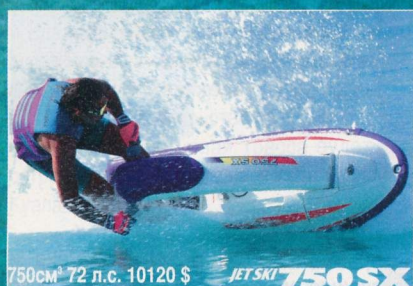
1. Д.Ориоль/Д.Жироде	F	Toyota Celica GT4	A	5:14.49
2. Ф.Делекур/К.Франсуа	F	Ford Escort RS Cosworth	A	—00.15
3. А.Агнини/С.Фарнокиа	I	Mitsubishi Lancer Evo III	A	—00.57
4. К.Сайнс/Л.Моя	E	Subaru Impreza	A	—01.18
5. К.Мак-Рей/Д.Рингер	GB	Subaru Impreza	A	—01.43
6. П.Ляйти/А.Алессандрини	I	Subaru Impreza	A	—02.27
7. П.Бернардини/Ж.-М.Андрье	F	Ford Escort RS Cosworth	A	—03.05
8. Т.Мякинен/С.Харьянне	SF	Mitsubishi Lancer Evo III	A	—04.50
9. Ф.Бугальски/Ж.-П.Шварони	F	Renault Clio Maxi	F2	—05.36
10. Ю.Канкунен/Н.Грист	SF/GB	Toyota Celica GT4	A	—10.01
11. Ж.Раньотти/Ж.Тимонье	F	Renault Clio Maxi	F2	—12.26

Сошли:	Причина:
23. Тринер/П.Штанц	CZ Skoda Felicia Kit Car 1300 F2 подвеска
8. Б.Шибера/П.Гросс	CZ Skoda Felicia Kit Car 1500 F2 мотор
10. А.Шварц/К.Виха	D Toyota Celica GT4 A генератор
20. Б.Тири/С.Прево	B Ford Escort RS Cosworth A рулевое

Лидеры: 1—20 СУ — Тири; 21—22 — Ориоль. Победители СУ: Тири — 12; Ориоль — 6; Делекур — 4; Агнини, Ляйти и Мак-Рей — по 1. Стартовал — 91 экипаж. Финишировало — 46.

Личный зачет: 1. Сайнс — 50 очков; 2. Канкунен — 38; 3. Ориоль — 36; 4. Делекур — 30; 5. Мякинен — 28; 6—8. К.Эрикссон (S), Мак-Рей и Тири — по 20; 9. Агнини — 18; 10—11. Шварц и Т.Радотрем (S) — по 12. Командный: 1. Mitsubishi — 168; 2. Toyota — 163; 3. Subaru — 145; 4. Ford — 143. Чемпионат мира F2: 1. Renault — 153; 2. Peugeot — 137; 3. GM — 136; 4. Nissan — 97; 5. Daewoo — 35; 6. Skoda — 33; 7—8. Citroen и FIAT — по 32; 9. SEAT — 25; 10. Ford — 21; 11. Volkswagen — 13. Кубок мира гр. N: 1. Р.Мадейра (P) — 33; 2. И.Хольдерид (D) — 27; 3. Х.Рекальде (RA) — 17; 4—5. К.Баклунд (S) и Ф.Камандона (CH) — по 13.

Посетите представителя KAWASAKI JET SKI EUROPE в торговом доме LARIN'S TRADING



750см³ 72 л.с. 10120 \$

JETSKI 750 SX



650см³ 52 л.с. 6960 \$

JETSKI 650 SX



900см³ 100 л.с. 11080 \$



750см³ 72 л.с. 10120 \$

JETSKI SUPER SPORT X



650см³ 50 л.с. 7780 \$

JETSKI TS



750см³ 92 л.с. 10440 \$



750см³ 67 л.с. 9500 \$

JETSKI X-4



650см³ 55 л.с. 7770 \$

JETSKI X-2



650см³ 50 л.с. 8

АДРЕС:
121309, Москва,
Новозаводская, 18Д.

ТЕЛЕФОНЫ: 095/145-92-71

145-96-60

ФАКС: 095/145-96-60

СКИНУЛИСЬ НА ТРОИХ



ШКОЛА "ПОРШЕ"

Трудно ли управлять "Порше"? Французские импортеры этих автомобилей считают: чтобы полностью насладиться возможностями машины, несколько полезных навыков просто необходимы. Вот почему фирма "Соното" открыла однодневные школы вождения "Порше-911" в Дижоне, Маньи-Кур и Монлери. Двери их открыты не только для владельцев автомобилей знаменитой марки, но и всех желающих.

Шеф "Бенеттона" Флавио Бриаторе и его партнеры из "Рено" и ЭЛФа, похоже, считают, что лучшее средство для поднятия духа своих пилотов — общество блистательной женщины. И скинувшись, как говорится, на троих, они пригласили на Гран-при Испании в Барселону известную фотомоделю Еву Херцигу.

Красавица оказалась не промах. Своё пребывание в компании лучших пилотов мира она использовала с толком, успев попозировать для репортажа в журнале "Эль".

С ЮМОРОМ У БИТТИ ВСЕ В ПОРЯДКЕ

Честное слово, вызывает восхищение то, как легко мотогонщики относятся к своим травмам, подчас не таким уж и безобидным. Например, велосипедист Дарил Битти, потерявший в прошлогодней аварии во Франции пять пальцев на левой ноге, приспособил на обтекатель своего мотоцикла вот такую наклейку. Выражение "Hangin 5 in 95" близко к надписи, которую обычно можно увидеть на парусных досках — "Hangin 10". Переводится она примерно так: "зацепи свои десять пальцев на ногах за серфинг".

Наверное, только с таким недюжинным чувством юмора можно стойко переносить синяки, шишки, переломы, на которые столь щедрый мотогонок.



● "Скандинавское ралли электромобилей" — так называется необычное соревнование, которое пройдет 2-5 августа. Его маршрут общей протяженностью 500 км состоит из четырех этапов. Старт — в Гетеборге, финиш — в Осло.

"ТОЙОТА" ИМЕНИ ОРИОЛЯ

Умению фирмы "Тойота" выжать максимум коммерческой выгоды из спортивного успеха вполне можно позавидовать. Еще в 1992 году японцы выпустили специальную серию "Селики", посвященную победе Карлоса Сайнса в чемпионате мира. Ныне же настал черед Дидье Ориоля. Победитель мирового первенства 1994 года дал свое имя новой "Селике-1800ST", оснащенной четырехцилиндровым двигателем мощностью 115 л.с.

Двести экземпляров "Селики-Дидье-Ориоль" будут проданы во Франции по цене 137500 франков, что составляет почти 30 тысяч долларов. Как и раллийные сестры, именные "тойоты" будут выкрашены только в белый цвет с особым декором. А вот технические отличия от серийных машин невелики. Кроме несколько измененной задней части кузова и дисков из легкого сплава, в салоне установлена магнитола с проигрывателем для компактдисков.

ПОЗДНО ПИТЬ БОРЖОМ, ГОСПОДИН ГИ

Слухи о том, что команда "Лижье" в скором времени целиком переедет в Англию, настолько потрясли бывшего хозяина этой "конюшни" Ги Лижье, что он, отложив все дела, примчался в Барселону на Гран-при Испании.

Напомним, сам Лижье был ярким сторонником создания на базе его команды чуть ли не национальной французской сборной. Новый же шеф, итальянец Флавио Бриаторе, по понятным причинам далек от галльского патриотизма. Перекупив "Лижье", он назначил на все ключевые посты своих соотечественников и англичан. Последней ниточкой, связывающей команду с Францией, остаются три главных местных спонсора — "Житан", ЭЛФ и "Лото". Однако и они недвусмысленно намекают, что результаты "конюшни" несопоставимы с затратами, которые они несут.

Но старину Ги ничто не может смутить, если речь идет о национальном престиже.

— "Лижье" останется во Франции! У меня достаточно средств, чтобы добиться этого, — сгоряча заявил он при встрече с Бриаторе.

Может быть, деньги-то у него и есть, но решать все-таки будет итальянец. Ведь у Лижье осталось только 15 процентов акций команды.



И В МАЛАЙЕ БУДЕТ ФОРМУЛА 1

После удачного проведения в течение нескольких последних сезонов этапов чемпионата мира по кольцевым мотогонкам в Малайзии загорелись идеей пригласить к себе формулу 1. Этот проект получил уже поддержку правительства страны и одобрение ФИА.

Совершенно новая трасса будет построена на острове Ланкави, что в часе лета на север от столицы Куала-Лумпура.

— Автодром разместится на территории в 200 гектаров, а длина кольца составит шесть километров, — сказал вице-президент Автомобильной ассоциации Малайзии Фазан Ахмад. — Проект обойдется примерно в девяносто миллионов долларов, а первый Гран-при мы собираемся провести в 1998 году.

Приглашая в гости формулу 1, правительство Малайзии рассчитывает придать новый импульс развитию туризма и коммерции на острове Ланкави, объявленном свободной экономической зоной.

● **Финн Ватанен** возможно выступит в июле в ралли “Индонезия”, которое идет в зачет Азиатско-Тихоокеанского чемпионата, за рулем “Форд-Эскорт-Косворт”.

● Четверть века исполнилось немецкой фирме BBS, известному производителю колесных дисков. На колесах BBS побеждали в прошлом году Ал Анзер и Михаэль Шумахер.

ФОРМУЛА “КЛАССИК”

“Ну разве нынче гонки? — иной раз услышишь вздохи ветеранов. — Все за тебя делает электроника. А вот раньше...” И впрямь, при взгляде на сегодняшнюю насквозь пропитанную деньгами формулу 1, поневоле потянет на романтику 50-х. Подобные чувства одолевают, видимо, не нас одних, ибо в Великобритании только-только появилась новая гоночная формула — “Классик”. Машина выполнена в типичном стиле начала 50-х годов — переднемоторная компоновка, заметно смещенный назад кокпит, довольно узкие колеса. Между тем двигатель “Холбей” рабочим объемом 2,5 литра разгоняет машину до вполне приличных 260 км/ч. И все бы хорошо, но денежный туман опутал и новорожденный гоночный класс. Призовой фонд десятиэтапного первенства составляет свыше полумиллиона долларов.



При том еще, что каждая гонка будет показана по “Евроспорту”. Да уж, без денег сегодня не жизнь, даже в формуле “Классик”.

ВОКРУГ КОЛЕС

ДЛЯ ТЕБЯ Я ВСЕГДА ХОЛОСТОЙ



Какой должна быть подруга автогонщика? “Знаменитой, богатой и ничего не понимать в формуле 1”, — так считает Жан Алези, который, по его словам, безмерно счастлив с японской “звездой” кино и телевидения Кумико Гото.

Впрочем, может быть, француза больше устраивает сам стиль отношений, сложившийся между ним и его двадцатилетней пассией. Ведь видятся они от случая к случаю. “У Кумико своя работа, у меня своя. Встречаемся мы в редкие дни, когда наше свободное время совпадает. И у нас нет никаких других планов, кроме одного — быть счастливыми в эти мгновения”, — говорит пилот “Феррари”, имеющий, кстати, вполне законную жену.

ВETERАНАМ ВТОРОЙ МИРОВОЙ

Праздник 50-летия победы в Великой Отечественной войне не обошел стороной и ветеранов автомобильного спорта. Российская автофедерация в майские дни устроила торжественный вечер для известнейших наших гонщиков, судей, тренеров — участников войны. Приятно, что одним из организаторов праздника стал коммерческий “Петрофф-Банк”. Алексей Васильевич Дерюгин, Варлен Дмитриевич Густешов, Михаил Васильевич Залетаев, Халида Ибрагимовна Килькеева, Карл Владимирович Сочнов, Георгий Павлович Языков, Татьяна Ивановна Соколова, Леонид Иванович Тарощин, Захар Яковлевич Штейнград, Борис Моисеевич Динерштейн, Валерия Давыдовна Борц кроме памятных подарков получили вексель “Петрофф-Банка” на сумму 150 тысяч рублей.



Фото А. Гуреева

ГРАН-ПРИ МОСКВЫ ОТ “ЛАКИ СТРАЙК”

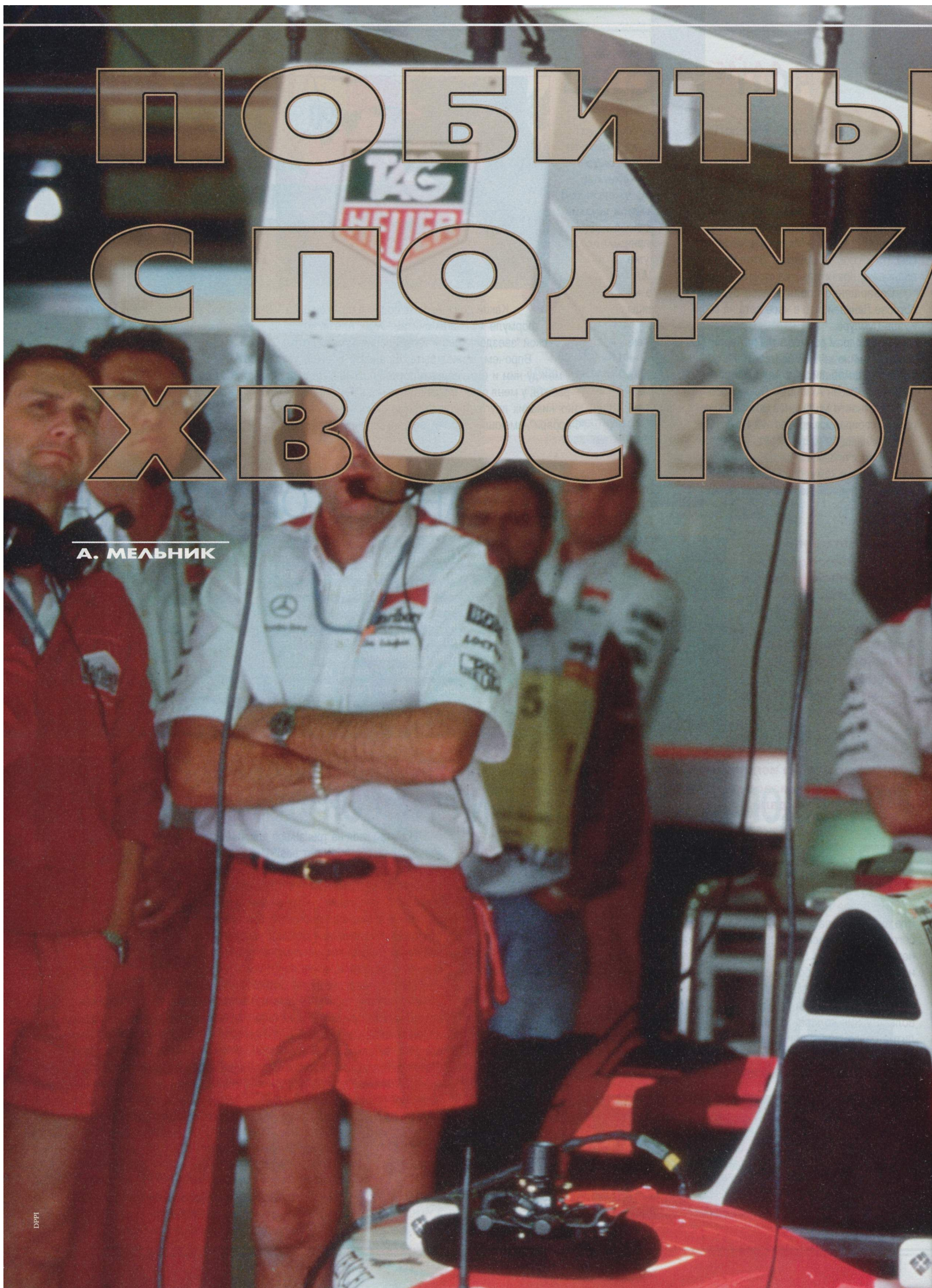
“Испытай себя на тренажере для чемпионов! Победитель получает все!” Именно под такими бодрими призывами компания “Бритиш-Американ Тобако” — владелец марки сигарет “Лаки Страйк” — минувшей весной проводила в Москве необычную рекламную кампанию. Агитационные действия, направленные на пропаганду тех или иных потребительских товаров, стали нынче почти повседневностью. Но такого еще не бывало. “Лаки Страйк” стала организатором самого настоящего многоэтапного первенства по мотогонкам с большим количеством участников, небывалым накалом страстей и самым настоящим Большим призом для чемпиона. Не стоит сомневаться — все действительно было именно так. Участники чемпионата, которыми могли стать все желающие, мерились силами в седле мотоцикла-симулятора в течение семи этапов, проводившихся в ночных клубах столицы. И овчинка стоила выделки — ведь лучше всех справившийся с “компьютерной пятисоткой” получил возможность побывать на всамделишном Гран-при Голландии в Ассене.



● Доктору Жан-Жаку Айзерманну присвоен титул почетного вице-президента Медицинской комиссии ФИА.

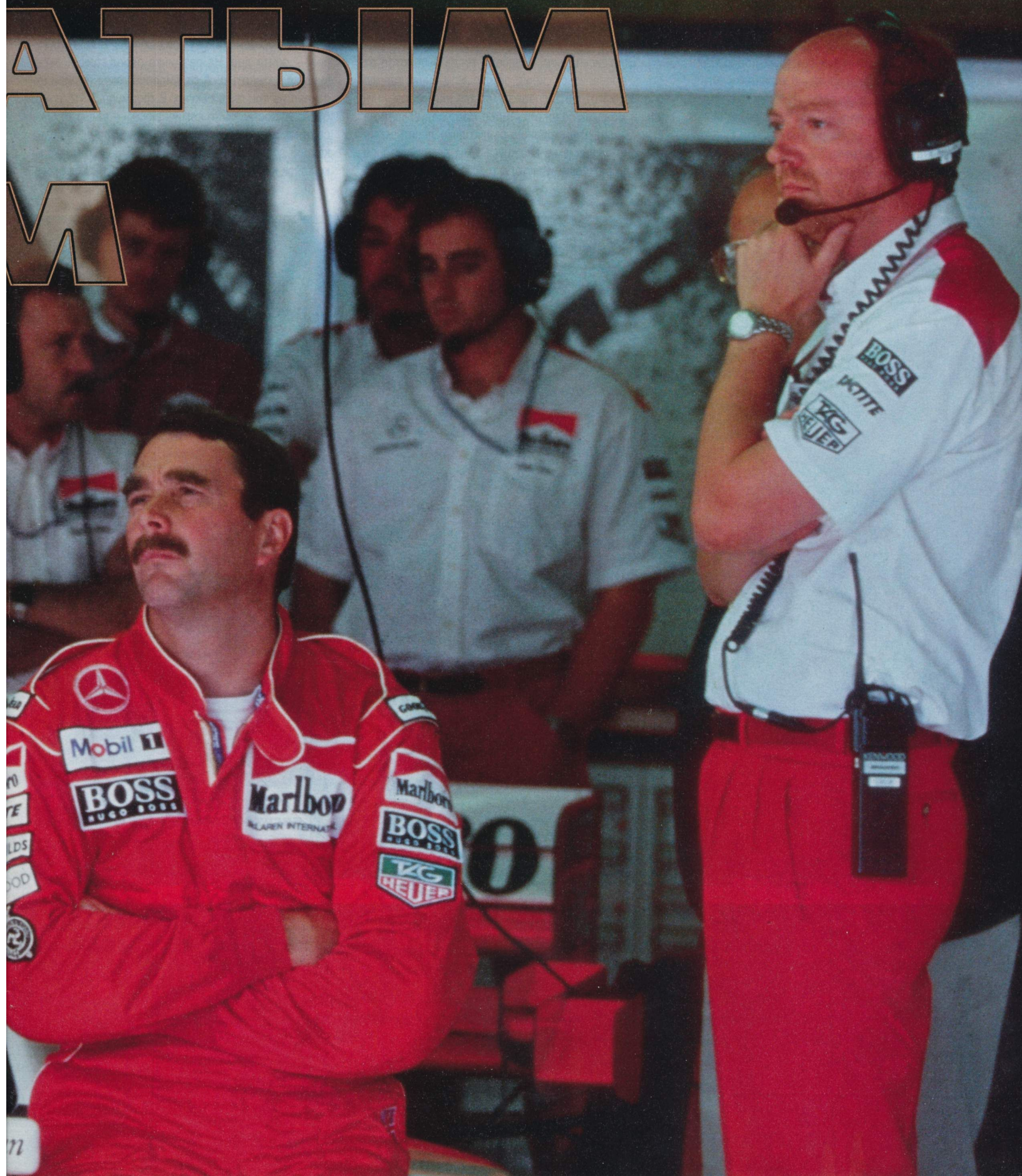
ПОБИТЫ СПОДЖИ ХВОСТОМ

А. МЕЛЬНИК



ФОРМУЛА 1

ИЛЛЕВ АТЫМ М



Если и был в эту минуту британец похож на льва, то разве что на измученного, затравленного охотниками, жалкого. Гонка на Большой приз Испании еще продолжалась, а самый титулованный ее участник, экс-чемпион мира и победитель 31 гран-при Найджел Мэнселл, сняв комбинезон и умывшись, понуро сидел в автобусе "Мак-Ларена". Репортеру влиятельной лондонской газеты невозможно было отказать, и медленно, подбирая слова, Мэнселл отвечал на вопросы.

— В среднескоростных и быстрых поворотах машиной практически невозможно управлять. Что-то не так в передней части шасси. Никак не пойму, что это... Поэтому говорить о моем будущем в "Мак-Ларене"... Ну вот вы, к примеру, знаете, что будете делать в следующую пятницу?

— Да, конечно, — последовал быстрый ответ.

Мэнселл исподлобья взглянул на газетчика и молча пожал плечами.

Неприятности экс-чемпиона мира начались еще зимой. Сначала ему дал от ворот поворот Фрэнк Вильямс, который предпочел ветерану 24-летнего Дейвида Култарда. Потом был долгий торг с Роном Деннисом, заявившим: "Никогда не беру на работу пилотов, которых не понимаю. А Мэнселла я как раз и не могу понять". Наконец когда, казалось, все утряслось, и Найджел за семь миллионов фунтов стерлингов выговорил себе место в кокпите "Мак-Ларена", этот самый кокпит оказался слишком для него узок.

"Британский лев"! Мэнселл тогда был готов от стыда провалиться сквозь землю. Но Деннис твердо обещал изготовить специально для него более широкий монокок. И уже в Имоле Найджел вышел на старт. Однако на финише был только десятым, да еще с отставанием в два круга. Ему, десять сезонов подряд сражавшемуся только за победу, предстоя-

ло теперь биться за место в шестерке. Гонщику, которому никогда не доставляла особой радости кропотливая работа по доводке автомобиля, нужно было обучать "Мак-Ларен" зарабатывать очки. И это в 41 год! А когда же побеждать?

Но было еще одно, не менее важное обстоятельство. С марта, с тех пор, как англичанин сел за руль необычного красно-белого автомобиля, он постоянно проигрывал своему товарищу по команде, 26-летнему Мике Хаккинену. Вот и в Барселоне, на трассе четвертого этапа чемпионата мира уже утром в пятницу, во время свободных тренировок, Найджел уступил финну три секунды. В квалификации — почти две. На разминке перед гонкой — секунду с четвертью. А от лидеров экс-чемпион отставал на три-пять секунд. В формуле 1 это почти бесконечность. "Я не сомневаюсь, — вздыхал Мэнселл накануне старта, — что "Мак-Ларен" в конце концов добьется своего. Вопрос лишь в том, сколько гонок к этому времени успеет пройти. Мы столк-



Мэнселл сражается за десятое место с Микой Сало.

● Год назад Гран-при Испании посетили всего 30 тысяч зрителей. На этот раз их было 53 тысячи. А вот в Монако число болельщиков формулы 1 сократилось — 50 вместо 60 тысяч в прошлом году.

● Автодром "Каталунья-Монтмело" весной был слегка модернизирован. Вместо поворота "Ниссан" на трассе теперь 520-метровая прямая. В результате длина кольца сократилась на двадцать метров. Однако покрытие, по сло-

вам пилотов, стало менее ровным.

● Мартин Брандл и Агури Сузуки проведут в нынешнем сезоне по восемь гонок за команду "Лижье".

● В квалификации Гран-при Испании команда "Феррари" использовала более мощную версию своего 12-цилиндрового мотора.

● С 1991 года, когда на автодроме "Каталунья-

нулись с некоторыми фундаментальными проблемами в автомобиле, и мне придется серьезно об этом подумать".

Но оставим на некоторое время бывшего фаворита обдумывать свое положение и обратимся к фаворитам сегодняшним — пилотам "Бенеттона", "Феррари" и, конечно же, "Вильямса".

"Сегодня я располагаю выдающейся машиной, фантастическим мотором, и что, может быть, не менее важно, опытом прошедшего года", — говорил, прибыв в Испанию, лидер чемпионата мира Деймон Хилл. Его молодой напарник был настроен также весьма оптимистично: "Каталунья-Монтмело" — первая из трасс, на которых я уже выступал, — сказал Култард. — А потому, надеюсь, у меня есть все шансы на победу".

Каково же было всеобщее удивление по окончании первой серии квалификационных заездов: Алези, Бергер, Култард, Шумахер, Хилл. "Блокирующие колеса, избыточная поворачиваемость — все шло

наперекосяк. Придется по-новой настраивать машину", — больше всех, естественно, был расстроен Хилл. А вот Михаэль Шумахер, казалось, вовсе не переживал по поводу четвертого всего лишь результата: "Автомобиль ведет себя непредсказуемо и нестабильно. Но четыре десятых секунды — не такое время, чтобы его невозможно было отыграть".

И действительно, на старте чемпион мира стоял первым — в восьмой раз в своей карьере пилота Ф1, — к недостающим четырем "десяткам" прибавив еще 1,6 секунды. А вот пилотам "Вильямса" пришлось довольствоваться местами во втором и третьем рядах. Причем Хиллу так и не удалось обойти мучившегося от последствий тонзиллита Култарда. "Похоже, эти парни столкнулись с небольшими трудностями, — слегка улыбался Герхард Бергер. — Но время в квалификации еще ни о чем не говорит. Завтра гонка, это совсем другое дело. А шансов побить Михаэля у нас в Барселоне и вовсе нет".

35-летний австриец — опытный и талантливый пилот, за 12 сезонов в формуле 1 завоевавший девять гран-при. Однако в последнее время Герхард что-то поскучил. Едва ли не перед каждым стартом он заранее отдает победу Шумахеру или Хиллу, в самой гонке явно старается проехать как можно более надежно и если сражается с кем-либо, то лишь со своим коллегой по команде Жаном Алези.

Такая тактика, безусловно, имеет право на жизнь и даже способна вынести австрийца на пьедестал почета. Но вот выигрывать с ней сложновато. Еще раз подтвердилось это в Барселоне, где Герхард вновь приехал к "бронзе". Но пропустил при этом на "серебряную" ступеньку Джонни Херберта.

Маленький светловолосый англичанин, дебютировавший в Ф1 еще шесть лет назад, впервые забрался так высоко. Он и не думал скрывать своего счастья, взахлеб рассказывая обступившим его



Шумахер первым поздравил Херберта после финиша в Барселоне.

Монтмело" состоялась первая гонка Ф1, здесь выигрывали только "вильямсы". Победа Шумахера стала первым успехом "Бенеттона".

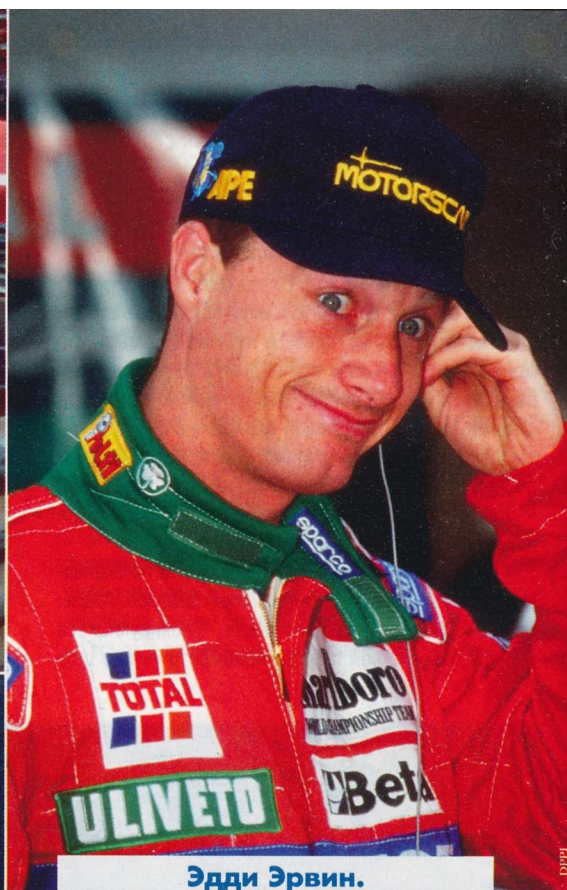
● Средняя скорость победителя Гран-при Испании оказалась выше, чем год назад — 195,32 против 192,363 км/ч. Хотя рабочий объем

и, соответственно, мощность двигателей автомобилей формулы 1 значительно уменьшились.

● Гостем испанского этапа был двукратный чемпион мира по ралли Карлос Сайнс, а в Монте-Карло приехал его коллега Кеннет Эрикссон.

● Перед гонкой в Монако команда "Феррари" испытывала в Ле-Кастелле (Франция) модифицированную подвеску и заднее антикрыло новой формы.

● Через пять дней после Гран-при Испании стало ясно, что 26-летнего Карла Вендлингера заменит в "Зау-



Эдди Эрвин.



бере" 25-летний победитель прошлого года Международного чемпионата Ф3000 француз Жан-Кристоф Буйон. "Я дал Карлу шанс вернуться в формулу 1, рассчитывая, что он полностью восстановился после прошлогодней ава-

рии в Монте-Карло, — сказал Петер Заубер. — Однако результаты австрийца в нынешнем сезоне явно не соответствуют нашим и его собственным ожиданиям. Уверю вас, решение это было трудным для всех нас, но я

принял его в интересах команды".

- Француз Эммануэль Коллар стал тест-пилотом "Бенеттона".

- За месяц до старта Гран-при Монако трассу

реконструировали. Вдоль нее было установлено 32 километра стальных отбойников, 700 тонн сетки, 500 огнетушителей, 7 автокранов для эвакуации попавших в аварию автомобилей. Заново отстроены два гектара трибун. В работе принимали участие 120 че-

журналистам о происшествии в боксах во время гонки, теперь казавшемся ему, да и всем окружающим, забавным. Во время дозаправки и смены шин механик, отвечавший за задний ручной домкрат, на какую-то долю секунды промедлил, Херберт рванулся с места, а стальная тележка, зацепившись за коробку передач, подпрыгивая и высекая искры из асфальта, потащилась вслед за "Бенеттоном".

"По радио я услышал "стой, стой, стой!" — улыбался Херберт. — И только успел спросить "что?", как в наушниках загремело: "давай, жми дальше, черт возьми!" Джонни повезло (как и всем механикам в боксах, мимо которых промчался "Бенеттон" с необычным прицепом) — на выезде из пит-лейна домкрат отцепился. А еще раз фортуна улыбнулась ему на самом последнем круге, когда сломался гидронасос "Вильямса" Деймона Хилла. "За полкруга до финиша, — рассказывал расстроенный вице-чемпион мира, — я попытался включить шестую передачу, но что-то сломалось в гидросистеме, управляющей коробкой передач. Это было нестрашно, и с пятью оставшимися я бы успел добраться до финиша раньше Херберта. Однако из-за того же гидронасоса отказала педаль газа, и машина почти остановилась".

Злосчастная поломка стоила Хиллу не только второго места в Испании, но и лидерства в общем зачете. Шумахер вернулся на ставшую для него столь привычной за последние полтора года пер-

вую строчку в таблице мирового первенства. И что очень важно — вернулся с помощью своего товарища по команде. А ведь в прошлом сезоне ему приходилось сражаться в одиночку — ни Юрки-Ярви Лехто, ни Йос Ферстаппен не сумели стать немцу достойными помощниками.

Кроме того, победой в Барселоне Шумахер достойно ответил на появившуюся недавно критику в свой адрес. "Да, конечно, — говорил перед испанским этапом Ники Лауда. — Михаэль парень сверхталантливый. Но в последнее время он совершил кучу ошибок, большинство из которых делать был не должен. Теперь посмотрим, как он с этим справится".

Шумахер справился великолепно. "Кто-то считает, что я начинаю нервничать, когда мне дышат в затылок? — спокойно улыбался немец на пресс-конференции после финиша. — Думаю, нет лучшего способа доказать, что это не так, чем выиграть квалификацию и лидировать в гонке от старта до финиша".

Победителя, как обычно, окружала толпа поклонников, просто любопытных и людей, желающих приобщиться к чужой славе. А вокруг Мэнселла было в этот момент пусто. Даже инженеры и механики "Мак-Ларена" не стремились поддержать экс-чемпиона. В их поведении сквозило молчаливое осуждение — ведь команде стоило столько сил (и полмиллиона долларов!) за считанные

недели подготовить для Мэнселла новый автомобиль. А он...

Найджел начал гонку десятым, но как и в Имоле, замешкался на старте и был далеко от лидеров. Дважды он вылетал с трассы, а на 18 круге без всяких видимых причин съехал в зону безопасности и остановился. Позднее англичанин объяснил это неполадками в рулевом управлении, но в боксах ему никто не поверил. Стало ясно — экс-чемпион просто не хочет бороться за места в десятке.

И через девять дней последовал естественный финал: пресс-атташе красно-белых заявил, что в Гран-при Монако коллегой Хаккинена станет Марк Бланделл. "Я страшно разочарован, что отношения с "Мак-Лареном" и "Мерседес-Бенцем", которые могли бы столь многое принести, оборвались так рано, — глядя в сторону, говорил Мэнселл журналистам. — На этом этапе моей карьеры я ожидал, что в Уокинге получу автомобиль, на котором смогу быть среди лидеров чемпионата".

Мертвый лев не заменит живого осла — вряд ли кто будет спорить со старой поговоркой. Тем более, что ни Бланделла, ни Хаккинена нельзя сравнивать с малопочтенными длинноухими. Стремясь поддержать престиж команды, в Монако они сражались, именно как львы. В свободных тренировках в четверг (в пятницу, напомним, Гран-при Мона-



Авария в "Сен-Деву", первом повороте Гран-при Монако.

4 этап

Гран-при Испании

14 мая, Барселона, 65 кр., 307,225 км

1. М. Шумахер	D	Benetton B195	1	1:34.20,507
2. Дж. Херберт	GB	Benetton B195	7	—51,988
3. Г. Бергер	A	Ferrari 412T2	3	—1.05,237
4. Д. Хилл	GB	Williams FW17	5	—2.01,749
5. Э.Эрвин	GB	Jordan 195	6	—1 кр.
6. О.Пани	F	Ligier JS41	15	—1 кр.
7. Р.Баррикелло	BR	Jordan 195	8	—1 кр.
8. Х.-Х.Френтцен	D	Sauber C14	12	—1 кр.
9. М.Брандл	GB	Ligier JS41	11	—1 кр.
10. М.Сало	SF	Tyrrell 023	13	—1 кр.
11. Дж.Морбиделли	I	Arrows FA16	14	—2 кр.
12. Й.Ферстаппен	NL	Simtek S951	16	—2 кр.
13. К.Вендлингер	A	Sauber C14	20	—2 кр.
14. П.Мартини	I	Minardi M195	19	—3 кр.
15. Д.Скиаттарелла	I	Simtek S951	22	—4 кр.

Сошли:	Место	Причина:
круг:	на старте:	
56 Ю.Катаяма	J Tyrrell 023	17 мотор
54 Д.Култард	GB Williams FW17	4 КП
53 М.Хаккинен	SF McLaren MP4/10	9 давл. топл.
43 Т.Иноуэ	J Arrows FA16	18 трансмиссия
43 Б.Гашо	B Pacific PR02	24 пожар
39 Р.Морено	BR Forti FG01	25 вод. насос
25 Ж.Алеси	F Ferrari 412T2	2 мотор
21 Л.Бадер	I Minardi M195	21 КП
18 Н.Мэнселл	GB McLaren MP4/10B	10 —
17 П.Динис	BR Forti FG01	26 КП
0 А.Монтермини	I Pacific PR02	23 трансмиссия

"Поул-позишн": 1.21.452 (208,923 км/ч). Лучший круг: Хилл (46) — 1.24.531 (201,313 км/ч). Лидер: Шумахер — 1-65.

ловек и 40 грузовиков.

● 12 лет не выигрывала Гран-при Монако команда "Вильямс". Еще дольше — 14 лет — продолжается "безвыигрышная серия" "Феррари". С 1979 го-

да "жеребцы из Маранелло" не стояли во главе стартового поля.

● Во время дозаправки в Барселоне "Пасифик" Б.Гашо загорелся. Только на выезде из пит-лейна бель-

гиец заметил огонь и сразу же остановился.

● В Монте-Карло Пани, Френтцен, Брандл, Баррикелло, Морбиделли и Монтермини были оштрафова-

ны на десять секунд каждый за фальстарт. Причем последний не стал заезжать в боксы и был наказан черным флагом — дисквалификация.

ко берет перерыв) пилоты "Мак-Ларена" обошли Култарда, Бергера, Херберта. В первый день квалификации показали пятое и восьмое время.

Вообще нужно сказать, что квалификационные заезды в нынешнем сезоне проходят гораздо интереснее самих гонок. Так, в четверг лучшим был Алези, опередивший Шумахера более чем на треть, Бергера — на три четверти, Хилла — почти на секунду. В субботу же на финише первого из отве-

(Герхард не торопился!), но одного круга Жану не хватило, чтобы хоть немного улучшить свое время.

В четверг и субботу на улицах Монте-Карло произошло еще множество драматичных эпизодов, включая аварии Бланделла и Шумахера, Мартина Брандла, Бертрана Гашо и Хайнца-Харальда Френтцена. А с Такачико Иною произошел и вовсе из ряда вон выходящий случай. Во время 15-минутного перерыва в ходе тренировочных заездов его

вание, никаких повреждений Таки не получил. Однако доктор Сид Уоткинс, "главврач" формулы 1, запретил ему участие в квалификации. Так что злощастный Иною наблюдал битву за "поул-позишн" из боксов "Феррари". На пару с... Диего Марадоной.

Течение же гонки разнообразили всего два эпизода, к сожалению, тоже связанные с авариями. И участником обоих стал Алези. В отличие от Бергера, которому, кажется, немного не хватает



Деймон Хилл
стараясь к п
Гран-при Мо

Дуэль Херберта и
Бергера в повороте
"Шикан".

денных на квалификацию дюжины кругов, мотор "Феррари" француза заглох. А так как по правилам воспользоваться запасным автомобилем он не мог, то вынужден был почти целый час ждать, когда освободит ему свою машину Бергер. Это произошло за три минуты до истечения положенного времени

"Эрроуз", заглохший в повороте "Мирабо", буксировали в боксы. Внезапно в автомобиль японца врезался судейский "Рено-Клио" под управлением известного французского раллиста Жана Раньотти. "Формула" перевернулась, Иною вытащили из под нее без сознания. К счастью, как показало обследо-

темперамента, у Алези жажда борьбы бьет порой через край. Как сказал о нем Лауда, трехкратный чемпион мира, сейчас работающий техническим консультантом "Феррари": "Он один из самых быстрых парней нынешней формулы 1. Но иногда слишком эмоционален".

Вот и после старта Гран-при Монако Алезе так безрассудно атаковал Култарда, что послужил причиной довольно опасного столкновения семи автомобилей в первом же повороте. Гонка тут же была остановлена, и на новый старт, через 25 минут Бергер, Алезе и Култард вышли на запасных автомобилях, что хотя и соответствует букве, но, согласитесь, несколько противоречит духу правил. Ведь во время гонки нельзя менять автомобиль. Тем бо-

лее, если ты сам виноват в том, что его разбил.

Как бы то ни было, ни Култард, ни Алезе до финиша так и не добрались. Шотландца подвела коробка передач — у запасного "Вильямса" не успели настроить педаль газа, и через 16 кругов отказала сначала третья, потом первая, четвертая, пятая передачи, и все было кончено. Француз же, после серии пит-стопов шедший на втором месте, еще раз угодил в аварию. "Я здорово нажимал и думал, что сумею вмешаться в борьбу за лидерство, — удрученно крутил головой Жан. — Но тут уперся в синий "Лижье" Брандла, отстававшего на круг. Мартин тоже, впрочем, ехал очень быстро и в одном из поворотов зацепил отбойник. Я шел вплотную за ним и ничего уже не мог поделать..."

А борьбы за победу не получилось. Вновь, как и в Барселоне, судьбу Гран-при решила тактика доза-

правки и смены шин. Шумахер заехал в боксы однажды, а его основные соперники — по два раза. "Утром, на разминке, — делился на пресс-конференции довольный чемпион мира, — мы убедились, что с полным баком наша машина ведет себя лучше, нежели с пустым. И тут же решили пройти гонку с одной дозаправкой". А Хилл опять тужил у разбитого корыта: "Боюсь, что мы вновь совершили ужасную ошибку. Еще ночью мы выбрали тактику с одним пит-стопом, но после разминки почему-то передумали".

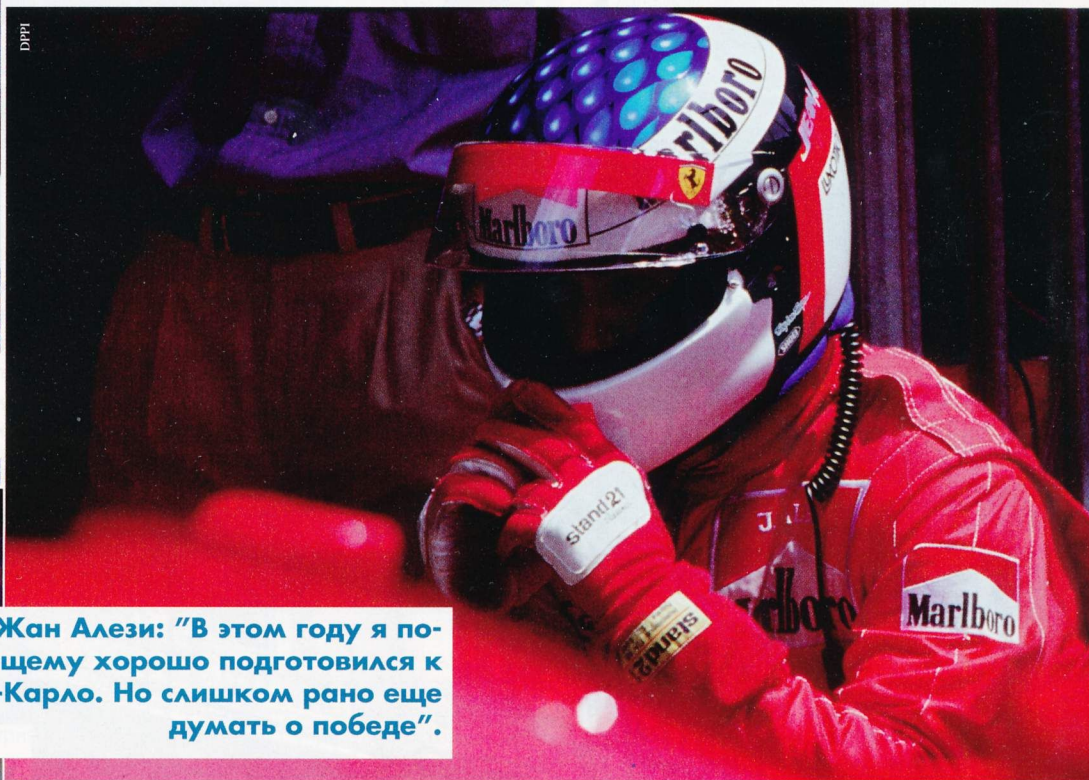
И опять нудил Бергер: "На запасных машинах стоял менее мощный мотор. С таким слабым двигателем нечего было и думать о победе". Слово забыл австриец, что Алезе со "слабым мотором" шел вторым и установил лучшее время круга.



"Завтра я во что бы то ни стало почти отцовским прибавить и свой шок!".



Жан Алезе: "В этом году я по-настоящему хорошо подготовился к Монте-Карло. Но слишком рано еще думать о победе".



5 этап

Гран-при Монако

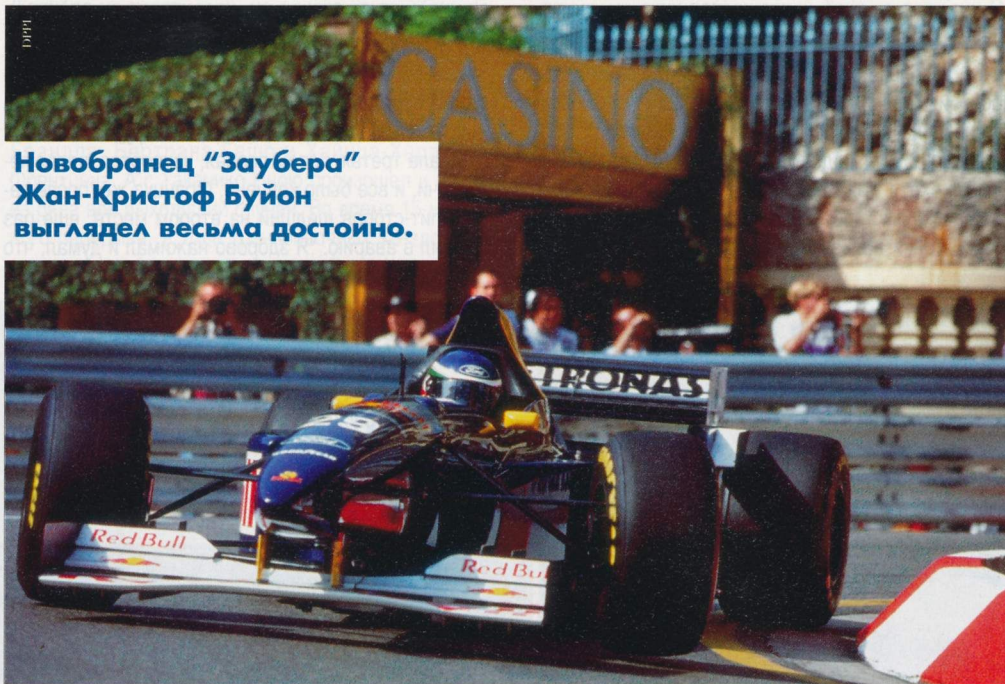
28 мая, Монте-Карло, 78 кр., 259,584 км

1. М.Шумахер	D	Benetton B195	2	1:53.11.258
2. Д.Хилл	GB	Williams FW17	1	—34,817
3. Г.Бергер	A	Ferrari 412T2	4	—1.11,447
4. Дж.Херберт	GB	Benetton B195	7	—1 кр.
5. М.Бланделл	GB	McLaren MP4/10	10	—1 кр.
6. Х.-Х.Френтцен	D	Sauber C14	14	—2 кр.
7. П.Мартини	I	Minardi M195	18	—2 кр.
8. Ж.-К.Буйон	F	Sauber C14	19	—2 кр.
9. Дж.Морбиделли	I	Arrows FA16	13	—4 кр.
10. П.Динис	BR	Forti FG01	22	—6 кр.

Сошли:	Место	Причина:
круг:	на старте:	
68 Л.Бадер	I Minardi M195	16 полусось
65 О.Пани	F Ligier JS41	12 авария
63 М.Сало	SF Tyrrell 023	17 КП
60 Р.Баррикелло	BR Jordan 195	11 педаль газа
42 Б.Гашо	B Pacific PR02	21 КП
41 Ж.Алези	F Ferrari 412T2	5 авария
40 М.Брандл	GB Ligier JS41	8 авария
27 Т.Иноуэ	J Arrows FA16	26 КП
26 Ю.Катаяма	J Tyrrell 023	15 авария
23 А.Монтермини	I Pacific PR02	25 дисквал.
22 Э.Эрвин	GB Jordan 195	9 авария
16 Д.Култард	GB Williams FW17	3 КП
9 Р.Морено	BR Forti FG01	24 авария
8 М.Хаккинен	SF McLaren MP4/10	6 мотор
0 Д.Скиаттарелла	I Simtek S951	20 —
0 Й.Ферстаппен	NL Simtek S951	23 КП

“Полу-позишн”: 1.21.953 (146,192 км/ч). Лучший круг: Алези (36) — 1.24.621 (141,581 км/ч). Лидеры: Хилл — 1-23; Шумахер — 24-35; Алези — 36; Шумахер — 37-78.

Личный зачет: 1. Шумахер — 34 очка; 2. Хилл — 29; 3. Бергер — 17; 4. Алези — 14; 5. Херберт — 12; 6. Култард — 9; 7. Хаккинен — 5; 8. Френтцен — 4; 9. Бланделл — 3; 10. Эрвин — 2; 11. Пани — 1. Командный: Benetton — 36; 2. Williams — 32; 3. Ferrari — 31; 4. McLaren — 8; 5. Sauber — 4; 6. Jordan — 2; 7. Ligier — 1.



Новобранец “Заубера” Жан-Кристоф Буйон выглядел весьма достойно.

Впрочем, не будем слишком строги к двукратному бронзовому призеру чемпионата мира. Ведь что ни говори, а он и в этом сезоне уже опередил своего более молодого коллегу по команде — пусть быстрого, но, действительно, слишком темпераментного.

А вот в “Мак-Ларене” ситуация обратная. Заменявший Мэнселла Бланделл прошел всю дистанцию расчетливо и аккуратно и привез команде два очка, столь необходимые после дезертирства

“первого номера”. И от того четвертый за последние четыре года уход из формулы 1 ее бывшего чемпиона становится вовсе позорным. Найджел, очевидно, считает себя слишком великим, чтобы просто гоняться. Ему нужны гарантированные победы, чтобы в 41 год быть быстрее молодых. Что поневоле вызывает ассоциацию с престарелой красавицей, пытающейся переиграть молодых девушек. И уже несколько не похоже на льва — пусть даже мертвого. ▀



Мэнселл все же появился в Монако. Но лишь на рекламных плакатах...

Лорд Хескет и его команда

С. ДОРОФЕЕВ



Улыбающийся толстяк держит в руках пульт, проводок от которого присоединен к игрушечному автомобильчику формулы 1. За спиной у толстяка — огромный сейф, битком набитый деньгами. Обочины гоночной трассы щедро уложены пачками банкнот. Так что, если автомобильчик и вылетит с дороги, то не пострадает, а мягко уткнется в

разноцветную бумажную массу.

Герой карикатуры в итальянском журнале "Аутоспринт" не кто иной, как лорд Томас Александр, третий барон Хескет — руководитель, пожалуй, самой оригинальной команды формулы 1 70-х годов. Занятный рисунок был опубликован в то время, когда лорд еще веселил автогоночный мир своими дилетантскими планами и шокировал аристократический свет "увлечением, не достойным английского дворянина".

Надо отметить, что Хескет не единственный представитель привилегированного сословия, искренне привязанный к формуле 1. Автоспорт всегда притягивал отпрысков знаменитых аристократических и даже королевских семей. Как не вспомнить Банубана Бирабонзе Банудеи, прямого потомка сиамского короля Чулалонгкорна (1853—1910), XVII маркиза Альфонсо де Портоаго, рейхсграфа

Александра Берге фон Трипса, графа Карела Годена де Бофора. Все они оставили добрую память о себе в автоспорте, относясь к нему не как к развлечению, а как к тяжелому кропотливому труду, требующему огромных знаний, мастерства и мужества. К подобному результату в итоге пришел и лорд Хескет, хотя в отличие от остальных он не сидел за рулем автомобиля, а проявил себя в ином качестве. Горячая любовь к автогонкам превратила его из дилетанта и выскочки, сорящего огромными деньгами, в авторитетного менеджера и хозяина "конюшни", почитаемого коллегами, прессой и публикой.

Раннее детство нашего героя было безоблачным. С двумя братьями он рос в поместье Истон Нестон, близ городка Тоучестер (графство Нортгемптоншир). С рождения его окружала роскошь, ведь Истон Нестон, резиденция семьи Хескетов, был еще и, как принято писать в путеводителях, "прекрасным дворцово-парковым ансамблем в стиле французского классицизма XVIII века". Расшитые

золотом гобелены, мраморные статуи, коллекция картин, среди которых два подлинника кисти великого Рубенса, великолепная библиотека, парк с бассейнами и фонтанами — привычная обстановка для мальчика из знатного рода. Какие уж тут машины. "Ни отец, ни братья, ни я не интересовались автомобилями, — вспоминал Александр. — Правда, дедушка когда-то построил машину, которая своим жутким видом и страшным шумом напугала всю семью".

Лишь после смерти отца в жизни шестилетнего мальчика неожиданно появилось новое увлечение. Его непреодолимо потянуло к автомобилям (уж не "наследство" ли это деда?). Были забыты пони, крокет, кегли, серсо. На карманные деньги он купил первый собственный автомобиль — гоночный "Вэнуолл". Разумеется, не настоящий, а игрушечный. Дальше — больше. Научившись читать, Александр принялся изучать автомобильные журналы, причем предпочтение отдавал автоспортивным. В то время появи-



Истон Нестон, 1975 год. Александр и Джеймс представляют "Хескет-308С".

лась и заветная мечта — увидеть гонки “живьем”, благо деревенька Сильверстоун находилась всего в нескольких десятках миль к югу от Истон Нестона. Однако выбираться на соревнования доводилось редко. Трудно было найти сопровождающих взрослых, да и учеба отнимала массу времени.

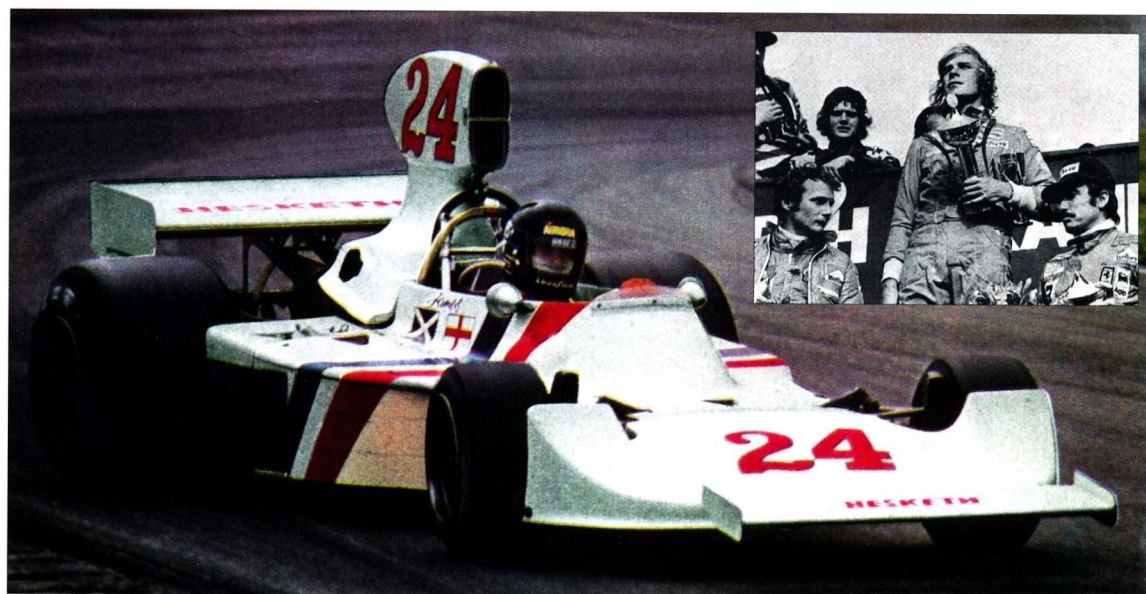
Только в шестнадцать Хескет выбрался из родительского гнезда. Хорошо образованным, уверенным в себе и обеспеченным. Тем не менее карьеру начал продавцом поддержанных автомобилей в Лондоне. “Это лучшая возможность изучить правила торговли”, — объяснил свой шаг Александр. Через полтора года он отправился в Сан-Франциско, где стал брокером на центральной городской бирже.

Штаты вскоре наскучили лорду. Впереди его ждал Гонконг и морские перевозки. Но несмотря на то, что дела шли отлично, Александра вскоре потянуло на родину. В 1969 году 19-летним он возвратился в Англию. Семья настаивала на том, чтобы третий барон Хескет не шатался по свету в поисках приключений, а занялся бы делом, подобающим его положению. Поэтому в 20 лет он стал главой предприятия “Хескет файненсинг”. Поговаривали, что фирма эта проводит крупные и рискованные финансовые операции. Но определенно о сфере ее деятельности сказать никто не мог.

Между тем и детское увлечение не было вполне забыто. В 17 лет Хескет купил настоящий автомобиль. За рулем “Форда-Кортина-Е” лорд почувствовал себя настоящим гонщиком: “Я страстно хотел участвовать в ралли. Для этого установил на “Кортину” комплект противотуманных фар. Ни ходовую часть, ни двигатель не трогал, посчитав подготовку машины достаточной для выездов на местные гонки”. Штурманом Хескета был сын молочника из Тоучестера Боб Фриборо. Раллийная карьера, правда, оказалась короткой. И хотя однажды экипаж даже финишировал третьим, успех развить не удалось. Вес Александ-



Харви Постлатуэйт.



Первая победа в Ф1 — Хант на “Хескете-308В” опередил Лауду и Регаццони.

ра уже тогда приближался к центру. А главное, столкновение “Кортины” с комбайном местного фермера напрочь отбило у лорда охоту ездить с большой скоростью.

Счастливым случай помог Хескету проявить свои способности в автоспорте. В начале 1970 года, выходя из церкви после венчания гонщика Чарльза Лукаса, Александр разговорился с другим приглашенным, Энтони Хорсли, близким приятелем пилота формулы 1 Пирса Кэриджа. Благодаря Энтони, или “Бабблзу” (“Пузырю”), как все его называли, Хескет познакомился с Кэриджем, уже тогда познавшим славу и популярность. В течение нескольких месяцев Александр навещал Пирса, тихо сидя в уголке гостиной и слушая истории об автогонках.

Дом Кэриджа стал для молодого лорда своего рода отдушиной. Однако скорая трагическая гибель Пирса, казалось, развеяла грезы. Но в один из дождливых ноябрьских уик-эндов 1971 года роскошную квартиру Хескета в фешенебельном лондонском районе Мэйфер навещил “Бабблз”. “Выпили, — вспоминает Александр. — На душе стало веселее, и нам пришла на ум мысль организовать собственную команду. Мы стали бы развезать по всем европейским трассам, жили бы кочевой жизнью, о которой оба мечтали с детства”.

Сказано — сделано. “Бабблз” стал пилотом, Александр — менеджером. Поначалу выбрали формулу “Форд”, однако, совсем не худенький Хорсли в кокпит такой малышки влезал с трудом. Только в “Марче” формулы 3 “Бабблз” почувствовал себя более комфортно и, воспрянув духом, приготовился крушить соперников. В штат “Хескет рэйсинг”, кроме руководителя и пилота (он же водитель грузовика), вошли два механика.

Как они ни старались, результат на каждом этапе был один — сход. Лишь в Монте-Карло, в гонке, предшествующей Гран-при Монако-72, Хорсли добрался до финиша 11-м. Не слишком впечатляюще, правда? Но лорду Александру этого оказалось достаточно, чтобы заявить: “Через два года автомобиль формулы 1 команды “Хескет” будет стоять на старте Большого приза Монако. И думаю, сможет выиграть дебютную гонку”. Журналисты, кто недоуменно, кто сочувственно — нельзя же, право, смеяться над больными людьми — переглядывались. Никто не подозревал, что именно здесь, на Лазурном берегу, судьба свела лорда с человеком, сыгравшим едва ли не главную роль в его спектакле — Джеймсом Хантом. В середине 1972 года молодой “Господин разрушитель”, так его прозвали за бесшабашную, рискованную езду, ощутил холодок в отношениях с руководством “Марча”. Поэтому предложение Хескета пришлось весьма кстати...

На старте гонки формулы 3 в Брэндс-Хетч Хорсли и Хант стояли рядом, еще не зная, что гонка будет во многом поворотной в судьбе каждого из них. На пятом круге на скорости 130 км/ч Хант врезался в ограждение, а через несколько секунд Хорсли, ехавший вплотную за Джеймсом, сам с трудом выбирался из останков своей машины. Находчивый Хескет мгновенно отреагировал на случившееся: “Бабблз” потерпел аварию из-за сочувствия к Джеймсу”. Однако шутки шутками, а два автомобиля пришлось списать. И главное, Хорсли, к изумлению всех членов команды, наотрез отказался исполнять роль гонщика. “Жизнь дороже”, — лаконично сказал он. Хескет созвал экстрен-

ное совещание, итоги которого могли поразить кого угодно. Команда оставляет формулу 3 и переходит в европервенство Ф2.

Вокруг недоумевали: как, не имея опыта, можно перескакивать из класса в класс? Но основным объектом нападок стал “Господин разрушитель”. “Критика в адрес Джеймса — абсолютная чушь, — болезненно реагировал на это лорд Хескет. — Я верю, что он вырастет в первоклассного гонщика”. После “успехов” Пузыря-Хорсли пророчеству никто не верил. Да и сам Хант не спешил переубедить скептиков. В трех гонках сезона-72 — две аварии и сход по техническим причинам.

Однако оптимизму Александра Хескета, казалось, не было предела. Несмотря на явную неудачу в чемпионате Европы, он решил заявить своего гонщика в престижной гонке на приз “Ротманс”, в которой принимали участие ведущие пилоты формулы 1. Эти соревнования на трассе в Брэндс-Хетч завершали сезон 1972 года в Старом Свете. И здесь Хант пересек финишную черту пятым, пропустив вперед только Эмерсона Фиттипальди, Брайана Редмана, Анри Пескароло (все выступали на автомобилях формулы 1) и Джерри Бирреля (он, как и Джеймс, ехал на “Марче-712”).

Как на зло сам Хескет не присутствовал на первой счастливой для него гонке. Он улетел в Лондон, обидевшись на организаторов, которые не разрешили его вертолету приземлиться на поле автодрома. “Отсутствие Александра благоприятно повлияло на результат Джеймса”, — пошутил кто-то из журналистов, даже сам не понимая, насколько оказался далек от истины. Ибо отношения в



Первые рекламные надписи появились в 1975 году на "Хескете-308А" Х. Эртля.

"Хескет рэйсинг" строились исключительно на доверии и полном взаимопонимании. И уж душой всему был третий барон Хескет.

После успеха в Брэндс-Хетч Александр решил купить автомобиль формулы 1. "Этот надутый мешок с деньгами сошел с ума, чемпионат мира — не для таких дилетантов". Таково было общее мнение. Однако мало кто знал, что Хескет пошел на это, тщательно все взвесив. Для него "поход" в высший класс оказался с финансовой стороны не намного обременительнее, чем в формулу 2. Осталось лишь получить "суперлицензию", а для этого Ханту нужно было занять место не ниже пятого

важная проблема — автомобиль. Джон Сертис предложил свою новую модель TS14, но не гарантировал поставку запасных частей. Лорда такой вариант не устроил. Вместо автомобиля формулы 1 он купил у Сертиса модель Ф2 TS15 с мотором "Форд-BDA", доведенным Брайаном Хартом. На ней Джеймс должен был стартовать в апреле—мае в нескольких гонках чемпионата Европы, дабы не утратить боевой дух. А дебют на этапе чемпионата мира по плану приходился на 3 июня. И не гднбуй, а в Монте-Карло.

За месяц до Гран-при Монако удалось приобрести у фирмы "Марч" модель 731. Вроде бы де-

валась перспектива приобретения "Марча-731". Так что Харви подходил как нельзя лучше. "Когда "Бабблз" предложил мне перейти в "Хескет", — вспоминал Постлатуэйт, — я вежливо отказал. В то время считал этих людей ни на что не способными авантюристами. Однако посетив Истон Нестон, я с удивлением обнаружил, что на самом деле ребята не так уж плохи. Больше всего меня поразило, с каким воодушевлением они брались за все новое. Работа приносила им радость". Хескет гарантировал невмешательство в планы Постлатуэйта и финансовую поддержку всех его проектов. И вскоре, по договоренности с менеджером "Марча" Максом Мосли, за моделью 731 в Истон Нестон последовал и один из ее конструкторов.

В течение двадцати дней, что оставались до Большого приза Монако-73, Постлатуэйт проделал большую работу. За что был королевски вознагражден уже в Монте-Карло. Лорд оплатил его счета в роскошном "Отеле де Пари", остальные члены команды разместились в "Метрополе". Сам Александр устроился на 40-метровой яхте, которая бросила якорь в бухте рядом с поворотом "Ла Раскасс".

"Несмотря на дебют в такой фантастической гонке, — рассказывал лорд, — не было даже намека на мандраж. Тренировки казались сплошным праздником. А уж когда Джеймс занял 18-е место на старте, "Бабблз" швырнул в море на счастье сотню долларов".

Возможно, Хорсли пожадничал. За четыре круга до финиша Хант шел шестым. И прямо перед боксами не выдержал двигатель его "Марча". Медленно, в клубах дыма, автомобиль притерся к отбойнику и встал. В это время в ремонтной зоне "Хескета" буйство-

вали от счастья все члены команды. "Честно говоря, нам было наплевать на потерю очка, — говорил "Бабблз". — Главное, что мы всем утерли нос".

Перед возвращением в Истон Нестон от фирмы "Файрстоун", покрышки которой использовала команда, поступил заказ на проведение нескольких тестов на трассе "Поль Рикар". Значит, кто поверил уже в "Хескет рэйсинг".

На следующий этап чемпионата поехал в качестве разведчика только "Бабблз". Постлатуэйт решил не спешить, а тщательно подготовить автомобиль к Большому призу Франции. Его план с блеском удался. Хант продержался все 54 круга и закончил гонку шестым. Есть первое очко!

Еще большего успеха команда добилась у себя дома в Англии. Только неопытность Ханта и мастерство новозеландца Дениса Хьюма, опередившего англичанина на предпоследнем круге, преградили путь на пьедестал. Но и четвертое место — гигантский успех. Чтобы примириться с журналистами, лорд Александр после гонки устроил для них бесплатный ужин. В передвижном ресторане пишущая братия могла продегустировать несколько сортов вин и отведать мясные и овощные блюда.

Обвинения в дилетантизме и авантюризме вскоре исчезли со страниц газет и журналов. Может быть действовали даровые закуски и выпивка, но скорее всего виной тому результаты команды на гоночных трассах. В Голландии Хант занял третье место, в Канаде — седьмое, а в США едва не стал победителем. Рей Хаттон, редактор еженедельника "Отокар", в отчете об этой гонке написал: "Классный пилот выделяется, во-



В истории "Хескета" были и трагические эпизоды. Так в 1977 году в "Моспорте" тяжелую аварию потерпел И.Эшли.

в "Гонке чемпионов" в Брэндс-Хетч 18 марта, открывавшей сезон-73 в Европе.

Уверенности в благополучном исходе ни у кого не было. "Просто обуревало любопытство, насколько плохо мы будем смотреться на общем фоне", — вспоминал "Бабблз". В распоряжении Ханта находился автомобиль "Сертис-TS9B" 1972 года, а многие соперники выставили новые модели, прошедшие испытания на первых этапах в Аргентине, Бразилии и ЮАР. И тем не менее после гонки Хескет был на седьмом небе от счастья. Джеймс с конца стартового поля переместился на четвертую позицию, а незадолго до финиша после схода Ронни Петерсона вышел на третье место. Цель — "суперлицензия" — была достигнута.

Правда, осталась не менее

ла раскручивались как нельзя лучше. Однако на испытаниях в Гудвуде произошло событие, заставившее всех изрядно поволноваться. Команда тестировала новые переднее и заднее антикрылья, созданные по проекту Хорсли и Ханта. Как выяснилось после первого же круга, их конструкция не только не дала дополнительной нагрузки на колеса, а, наоборот, ухудшила устойчивость автомобиля. Стало ясно, что команде требуется специалист, способный квалифицированно настраивать машину. Собственных сил и знаний явно не хватало.

По удачному стечению обстоятельств за тестами в Гудвуде наблюдал Харви Постлатуэйт, "младший конструктор" "Марча". "Бабблз" Хорсли слышал лестные отзывы о работе Постлатуэйта, к тому же тогда реально вырисовы-

Реклама "Пентхауза" украшала "Хескет-308Е" Р.Кигана.





первых, умением не отпускать лидера, во-вторых, умением обогнать лидера, и, в-третьих, умением держать на расстоянии бывшего лидера. Хант пока не достиг зрелости, однако, у него все «впереди». Джеймс несколько раз мог обойти лидирующего Петерсона, и несколько раз не хватало чуть-чуть везения или мастерства сделать решающий шаг. В итоге от первого места Джеймса отделило лишь 0,668 с. Больше всех досталось Хескету. Как только Хант пристроился за Петерсоном, лорд Александр ушел из боксов. «Остаток гонки я, стиснув зубы, ходил по дорожке позади боксов, — вспоминал он. — Новые ботинки, которые обул перед стартом, ужасно жали. Но мне казалось, что если я остановлюсь, то останутся и Джеймс. Потом на мои ноги страшно было смотреть».

Чемпионат Хант завершил восьмым с 14-ю очками. Успех заставил задуматься о собственном автомобиле. Свободолюбивый лорд Александр не желал ни от кого зависеть, а потому и слышать не хотел о спонсорах, рекламе и прочем. До сих пор его автомобили щеголяли девственной белизной. Хескет не желал даже вступать в Ассоциацию конструкторов формулы 1, теряя из-за своего упрямства солидную долю из ее фонда. «Члены Ассоциации манипулируют правилами в своих корыстных интересах, дискредитируя формулу 1 как спортивную дисциплину. Мы не хотим компрометировать себя связью с этой организацией», — заявил Хескет. Так откуда же взять средства на строительство собственного автомобиля? Состояние Александра Хескета к началу 1974 года оценивалось в 10–12 миллионов фунтов стерлингов, кроме того доходы

приносили книжное издательство, несколько строительных фирм и уже упоминавшаяся «Хескет файненсинг». С таким капиталом можно было рискнуть несколькими сотнями тысяч фунтов. Постатуэйт утверждал, что «его проект будет стоить не дороже, чем у «Марча». И лорд Александр дал добро.

«Хескет-308» (тройка в индексе — объем двигателя «Косворт» в литрах, восемь — количество цилиндров) появился в марте 1974 года. 17 марта в «Гонке чемпионов» он предстал перед соперниками и публикой. Хант занял первое место на старте, опередив «феррари» Регаццони и Лауды, «мак-ларены» Фиттипальди, Хьюма и Хэйлвуда, «Брэбхэм» Рейтеманна. До 19 круга Хант держался вторым, пока не вышла из строя коробка передач.

Первый старт обнадеживал, однако, в тринадцати гонках Хант всего лишь три раза доезжал до финиша третьим, один раз — четвертым. Много беспокойства доставляли шасси и коробка передач. Постатуэйт много экспериментировал — с ходовой частью, аэродинамическими приспособлениями и даже двигателем. Неудивительно, что «Хескет-308В» 1975 года получился мощным, устойчивым и надежным. Победив в Голландии, Хант занял четвертое место в общем зачете, на такую же строчку поднялся «Хескет» в Кубке конструкторов. В 14-ти гонках команда получила зачетные очки. Вот он, долгожданный успех. За три года любительская команда проделала фантастический путь на вершину автоспорта. Но...

Самый удачный сезон «Хескета» стал сплошным кошмаром для его хозяина. Весной 1975 года потерпели крах несколько коммерческих начинаний лорда Александ-

Последний старт «Хескета» в формуле 1.

ра. Срочно понадобились огромные деньги, чтобы уладить отношения с партнерами по бизнесу. Пришлось продать 308В бывшему гонщику Гарри Штиллеру. Австриец Харальд Эртель заплатил лорду Александру 90 тысяч долларов за три старта в формуле 1. Примерно столько же выложил преуспевающий бизнесмен из США Бретт Лангер. Тем не менее денег катастрофически не хватало. Чтобы довести команду до финиша чемпионата мира, Хескет вынужден был лишиться вертолета (54 тысячи фунтов стерлингов) и одного из «Роллс-Ройсов» (106 тысяч). Однако, самое печальное, после сезона пришлось проститься с Хантом и Постатуэйтом. Держать их, вкусивших радость победы, в команде, не имеющей реальной перспективы, было жестоко.

Так блестящее восхождение закончилось обидным падением. Ушел в прошлое безмятежный щедрый толстяк с карикатуры. Появился измотанный проблемами человек, мечтавший от них побыстрее избавиться. И все же слухи о роспуске команды в конце 1975 года оказались преувеличенными. Правда, былой успех с новыми людьми (остался только «Бабблз») повторить не удалось. Еще три года лорд Александр выставлял свои машины на Гран-при. Модели 308D и 308E конструировали Фрэнк Дерни и Найджел Страуд. Еще девять гонщиков зачислялись в штат его команды. Среди них были интересные личности: горячий Руперт Киган, рассудительный Гай Эдвардс, напористый Йан Эшли, авантюрная Дивина Галика, непредсказуемый Гектор Ребак. Они приводили богатых спонсо-

ров, поэтому автомобили «Хескет» украшались яркими рекламными надписями фирм «Варштайнер» (производство пива), «Ризла» (табачная бумага), «Кафе Мексикана» (кофе), «Олимпус» (фотоаппаратура) и даже рисунками девушек из журнала «Пентхауз». «Хескет рэйсинг» уже не могла рассчитывать на средства своего создателя.

Последний старт автомобиля «Хескет» состоялся в Бельгии в 1978 году. Дерек Дэйли не прошел квалификацию, и команда, погрузив свое добро в трейлеры, навсегда покинула трассы Гран-при. Основной спонсор «Олимпус» договор с «Хескет рэйсинг» не продлил. Но это был еще не конец. Лорд Александр все же смог достойно завершить свой поход в формулу 1. В 1978 году он финансировал проект «Косворт-219», заключавшийся в доводке 3-литрового двигателя «Форд-Косворт-DFV» специально для команды «Вильямс». Два техника еще существовавшей «Хескет рэйсинг» Вилем и Майк Даллилы при участии инженеров «Косворт инжиниринг» Рея Баки и Ника Хэйворда создали уникальные варианты моторов, принесшие Фрэнку Вильямсу и его гонщикам Джонсу, Регаццони, Рейтеманну множество побед на этапах чемпионата мира в 1979–1981 годах.

Как же складывалась судьба наших героев в дальнейшем? Джеймс Хант в 1976 году перешел в «Мак-Ларен» и стал чемпионом мира. Харви Постатуэйт сотрудничал со многими командами, стал автором нескольких удачных конструкций. «Бабблз» Хорсли после роспуска «Хескет рэйсинг», а произошло это в 1980 году, отправился в США. Его увлекли гонки NASCAR. В течение шести лет он занимал пост менеджера в одной из команд, затем вернулся в Европу и занялся коммерцией.

И, наконец, лорд Александр. В 1978 году к нему перешло все состояние семьи Хескет. При поддержке родственников, которые всегда возражали против автоспорта, он вошел в политические круги и стал членом палаты лордов британского парламента. Часто его видели на Даунинг стрит, 10, у премьер-министра Великобритании. Не последнюю роль лорд Александр Хескет сыграл в подготовке Маастрихтского соглашения об объединении Европы. Но политик Хескет не предал автоспорт. В январе 1994 года он выставил свою кандидатуру на пост президента Британского клуба гоночных водителей и прошел, набрав большинство голосов. Ведь время недоверия и осторожности к третьему барону давным-давно прошло. ▀



А.Хескет, президент Британского клуба автогонщиков.

FM HELMETS

**DYNAMIC
PEOPLE**



MUD

ШЛЕМЫ FM:

Совершенная технология,
итальянский дизайн,
новейшие материалы:
кевлар, динема, соединения
углерода, стекловолокно.
Мировое качество
подтверждено
сертификатами ведущих
стран. Цвета и рисунки
удовлетворяют любой вкус.

Все это теперь в России!

г. Москва,
м. "Преображенская площадь",
ул. Б. Черкизовская-5, к.1.

МОТОСАЛОН
"HONDA-МОТО-АОЯМА"
тел./факс: (095) 963-61-00



TRACKER SHOW



TRACKER SHOW



TRACKER ENDURO

Distributed by AOYAMA



MIAMI INTERSTATE



FORCE ONE REPLICA



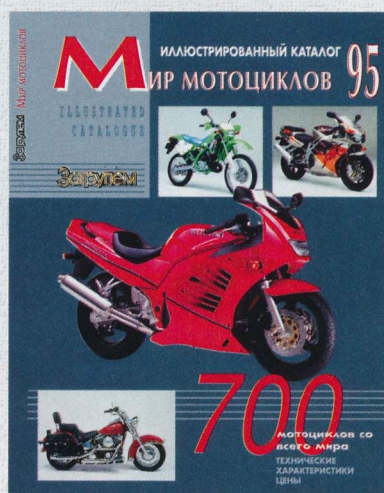
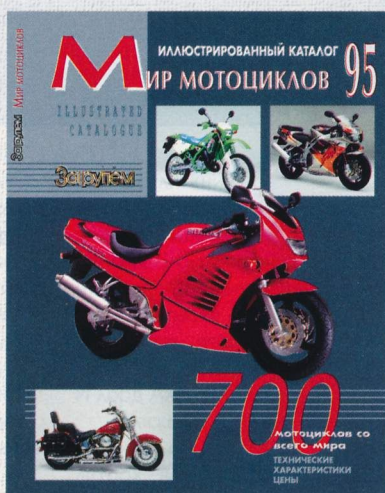
Впервые в России!

Поступил в продажу
отечественный иллюстрированный каталог

"Мир мотоциклов-95"

"Издательство "За рулем"

- Прочтите о 700 моделях мотоциклов, мотороллеров, мопедов, мотовездеходов.
- Посмотрите на их фотографии.
- Сравните технические характеристики двухколесных машин — двигатель, трансмиссию, ходовую часть, размеры и массу, динамику и экономичность.
- Узнайте цену каждой модели.
- Иллюстрированный каталог "Мир мотоциклов-95" поможет вам уверенно ориентироваться в разнообразном мире мототехники.



Ни одно зарубежное издание подобного рода еще не представило более обширной и полной информации о мототехнике со всего света!



По вопросам приобретения мотокаталога оптом и в розницу обращайтесь по адресу: 107082, Москва, ул. Бакунинская, 72, магазин "Книжная лавка "За рулем".

Контактные телефоны: (095) 261-71-81, 267-30-65, 207-23-82.

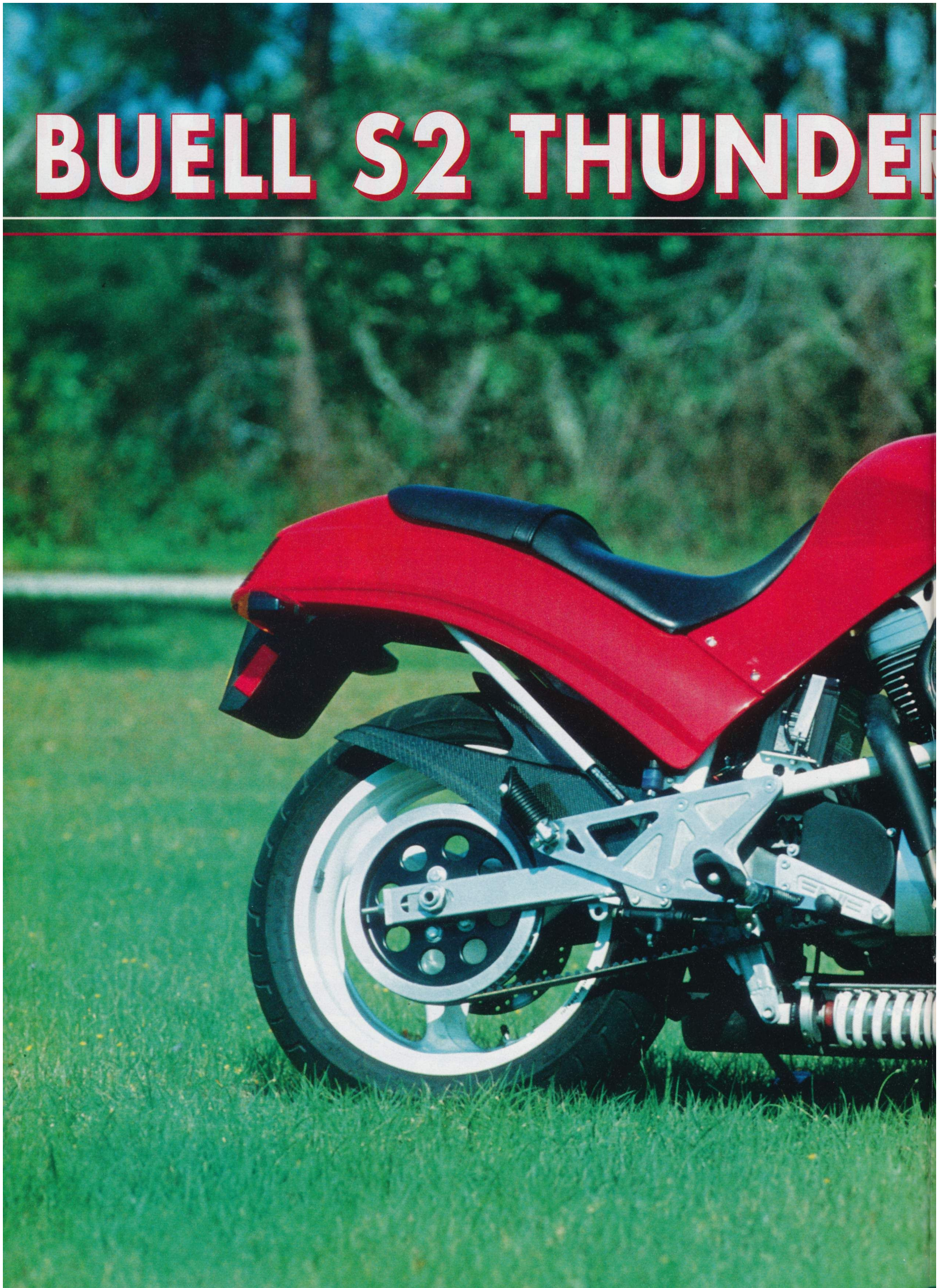
ВКРАДЧИВАЯ "МОЛНИЯ"

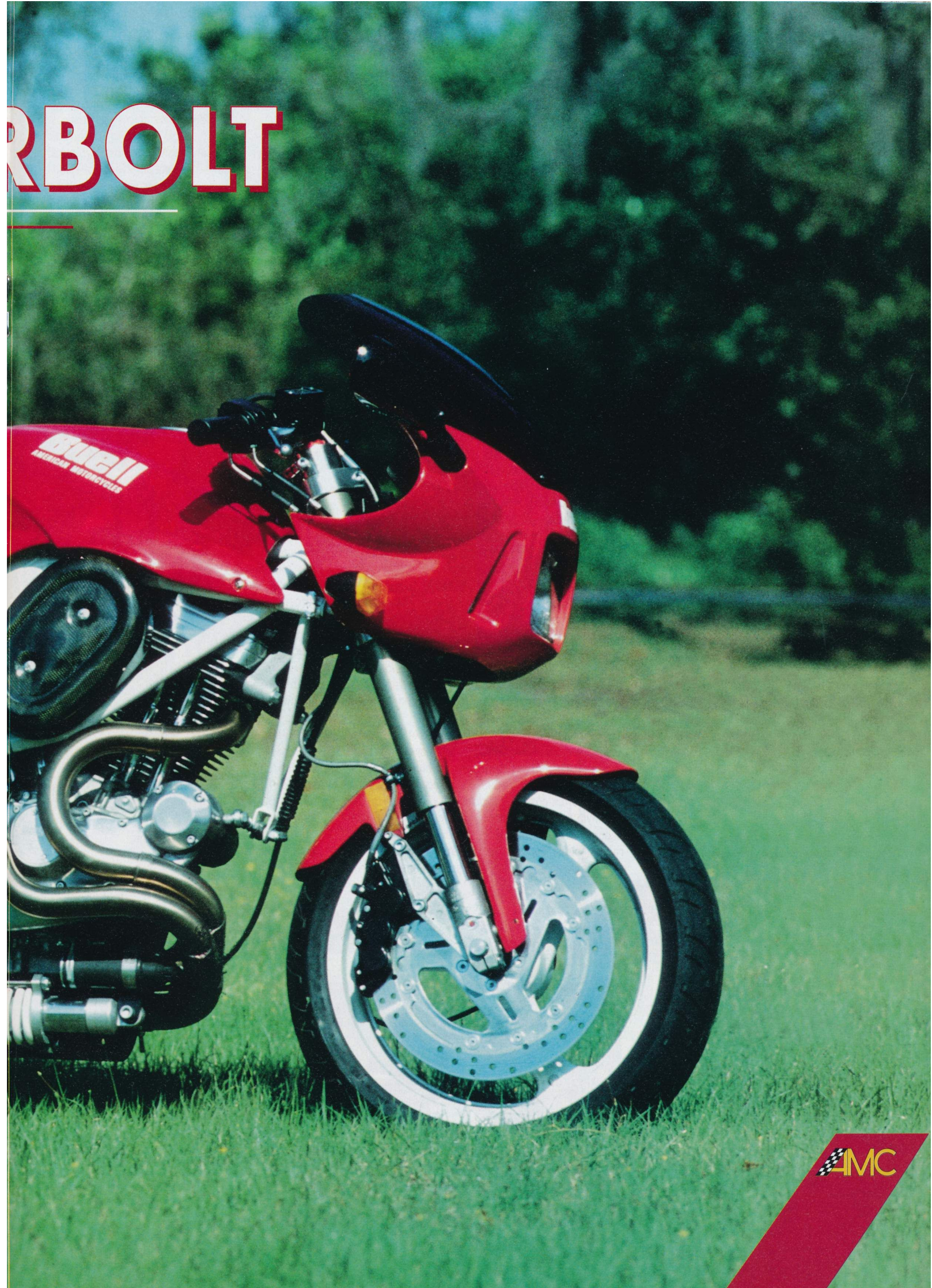
А. КАТКАРТ
Фото К. НАКАМУРЫ



Появление гоночного супербайка "Харлей-Дейвидсон-VR1000" с впрыском топлива, жидкостным смазанием, четырьмя распределительными валами и восемью клапанами, естественно, привлекло внимание поклонников спортивных "харлеев" во всем мире. Однако его гоночный дебют в качестве прототипа дорожного мотоцикла во время "Мотоциклетной недели Дайтоны" в марте 1994 года совершенно заслонила премьеру мотоцикла "Бьюэл-S2-Тандерболт". И самое любопытное, что, несмотря на свое громкое имя ("тандерболт" по-английски — "молния") и отнюдь не ординарную внешность, эта спортивно-дорожная машина подкупила меня, прежде всего, "мягкостью" характера — комфортабельностью, управляемостью, относительной бесшумностью.

BUELL S2 THUNDER





Thunderbolt

AMC

Бывший работник "Харлей-Дейвидсон" и известный в США мотогощик, разработавший первый мотоцикл под своей маркой на основе британской гоночной машины "Сильвер Дрим", Эрик Бьюлл прошел долгий путь с тех пор, как десять лет назад построил первый спортивный спортбайк на базе "Харлея". Лишь его личная решимость и поддержка компании "Харлей-Дейвидсон" помогли выжить "второму по величине производителю американских дорожных мотоциклов". Заводик этот прошел не такой уж большой путь — от заднего двора дома Бьюлла, где были собраны первые мотоциклы, до незамысловатой фабрички в фермерском Висконсине, где в лучший год было сделано 120 мотоциклов с 1200-кубовым двигателем "Спортстер".

А потому, хотя Бьюлл и был признан автором успешного преобразования "Харлей-Дейвидсона" в спортивный мотоцикл, он задыхался от нехватки капитала для разработки новой машины. Его последняя модель RSS1200 мало чем отличалась от первой RR1000, а скромные масштабы производства — с 1986 года было сделано всего 450 мотоциклов — не позволяли надеяться на скидки при закупке компонентов. Так что два года назад "Бьюлл Мотор Корпорейшн" достигла своего потолка: крохотная фирма, больше похожая на "Боксер Байкс", чем на "Бимоту", без средств на разработку нового поколения мотоциклов и на расширение производства.

Выход был только один: договориться с "Харлеем", многие дилеры которого считали спортивные "бьюллы" ценной добавкой к модельному ряду мотоциклов, выпускаемых в Милуоки, приманкой для клиентуры совершенно другого сорта. 31 января 1993 года была основана "Бьюлл Мотосайкл Компани", 49 процентов акций которой принадлежат "Харлею", а 51 процент — Эрику Бьюллу. В прошлом году компания переехала в новое производственное помещение площадью более 900 м², а в нынешнем получит еще одно здание вдвое большей площади. Кроме того, фирме удалось разработать модель "Тандерболт" и запустить ее в серий-

ное производство. "Мы на правильном пути — и будущее за нами!" — заявил после всех этих успехов Бьюлл.

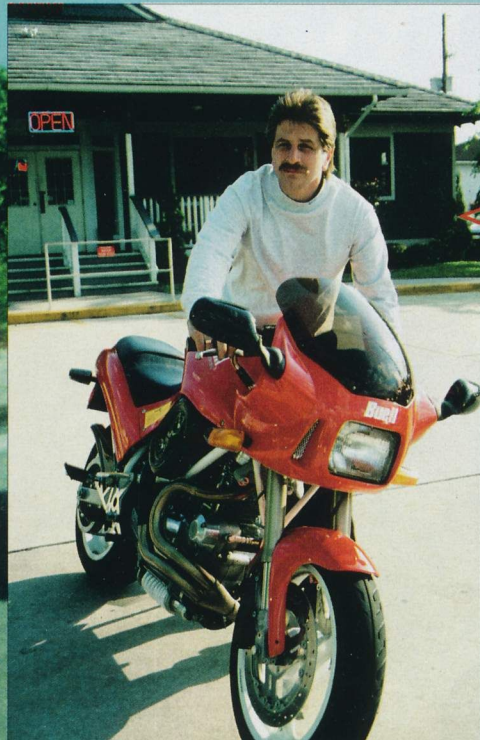
Президент "Харлей-Дейвидсон" Джефф Блюстайн с энтузиазмом объяснил, почему он решил поддержать "Бьюлл" в его стремлении стать североамериканской "Бимотой" (годовой объем производства вырос в 1994 году до 700 машин, и по этому показателю новая компания вплотную приблизилась к итальянскому сопернику): "Мы решили установить более тесные связи с Эриком по трем причинам. Во-первых, мы таким образом вышли на узкий, но очень прибыльный сегмент рынка высокоскоростных мотоциклов, на который нам было бы трудно войти другим путем без потери имиджа марки. Во-вторых, это увеличило сбыт наших двигателей, поскольку "Бьюлл Компани" является их покупателем. А в-третьих, мы таким образом оказываемся причастными к новым техническим разработкам в области динамичных спортивных мотоциклов, а это нелишне для эволюции "Харлей-Дейвидсона". Ну и, конечно, мы рассчитываем на прибыли от наших вложений в компанию Эрика".

"Бьюлл-S2-Тандерболт", представленный в Дайтоне, — первый плод этого союза. По общей компоновке он сходен с прежними мотоциклами "Бьюлл", но в конструкцию внесено так много усовершенствований, что фактически это совершенно новая машина. Она нацелена на тот сегмент рынка, где представлены "Дукати-900SS", BMW-R1100RS, "Мото-Гуцци-Дайтона", "Триумф-Дайтона-900" и где до сих пор нет ни одного японского мотоцикла. "Бьюлл-S2" стоит 11800 долларов — очень сходная цена, и хотя пока нет официальных планов продавать эти мотоциклы за пределами Северной Америки, безусловно, найдутся предприимчивые импортеры, которые купят "тандерболты" у одного из 60 дилеров "Бьюлла" в США (в скором времени планируется увеличить эту сеть до сотни) и наладят их продажу во всем мире частным порядком.

В борьбе за покупателя с другими большими двухцилиндровиками "Бьюлл" использует кое-какие европейские причуды для оснащения своего пространственного трубчатого шасси. Но при этом не стремится создать "евро-двойку", почему-то собранную в США. По той лишь причине, что "Тандерболт", на котором я провел весь день на дорогах Флориды, был красного цвета, не думайте, что это "Дукати" или "Мото-Гуцци", сменивший угол

развала или расположение V-образной "двойки" — это совсем не так. "Бьюлл" — мотоцикл с ярко выраженной индивидуальностью: ни в коей мере не "янки-Дукати", да и от "Харлея" в нем не так уж много. На ходу "Молния" даже почти не напоминает прежние "бьюллы". Этот мотоцикл — большой шаг вперед в развитии американского спортбайка.

Самое главное — посадка водителя совершенно изменена по сравнению с прежними моделями. Раньше она была скопирована, по признанию Бьюлла, с гоночных "пятисоток" "Хонды". Создатели же S2 измерили более сорока европейских и японских спортбайков, заложили базу данных, а затем сравнили ее со своими собственными представлениями о том, что дает наилучшее сочетание комфорта и управляемости. В результате появился "Тандерболт", и хотя его геометрия — база, угол наклона рулевой колонки и вылет — сходна с последними "бьюллами", рама совершенно другая. Что продиктовано изменениями в посадке, приспособленной ныне для езды по дорогам, а не гоночным трассам. Корпус водителя сдвинут на 50 мм вперед, а подножки — на целых 130 мм. Изящный руль, состоящий из двух половин, изготавливается в двух вариантах. И испытываемый мотоцикл имел низкий, спортивного стиля руль, но для покупателей со спортивно-туристическими наклонностями предлагается более высокий вариант.



Эрик Бьюлл.



Как и в начале века, привод... Правда, ремень украшен зуб... — такую конструкцию "Ха... начала восьмидесят... оказалось мало — список... продолжил задней подвес... амортизаторами... под де...

Посадка на "Молнии" очень напоминает таковую на "Дукати-900SS". Но на этом их сходство и кончается: седло расположено достаточно низко, спина прямая и ноги вынесены чуть вперед. Она более комфортабельна, чем спортивна — не гоночный автомобиль, а "Гран-Туризм", или, если вам угодно, не "Корветт", а "Шевроле-Камаро".

Чтобы запустить двигатель, вам придется сначала нахарить замок зажигания, установленный в обычной для "Харлея" манере под бензобаком. Видимо, замок в обычном месте, впереди, где его можно было бы объединить с замком рулевой колонки, показался создателям "Молнии" слишком резким разрывом с традициями. Но стоит лишь повернуть ключ, и у вас пропадают все иллюзии по поводу того, что у этого спортбайка не "харлеевский" мотор. Несмотря даже на то, что неизбежные для V-образного двигателя с углом развала 45 градусов вибрации почти погашены запатентованной Бьюллом системой подвески двигателя "Юнипланар", которая позволяет мотору смещаться вперед и назад, а не в стороны. Правда, на холостом ходу двигатель вибрирует так же, как у

любого "Харлея", но с ростом оборотов его поведение совершенно меняется, и на 3500 об/мин, могу вас уверить, он работает плавнее, чем "Дукати". Оставшаяся вибрация несколько не отражается на комфорте машины и лишь придает характерную черточку ее индивидуальности.

Поскольку "Бьюлл" те-

перь теснее связан с "Харлеем", а масштабы производства увеличились, это вдохновило "материнскую" фирму модифицировать 1200-кубовый мотор "Спортстера". 76 л. с. на выходном валу коробки передач, на 18 процентов больше, чем у стандартного "Спортстера-1200". Это стало возможным благодаря гораздо более объемному глушителю, укрытому под двигателем, и воздушному фильтру с меньшим сопротивлением. Несмотря на систему выпуска спортивного типа, "Бьюлл" очень тихий мотоцикл, хотя даже в измененном виде басовый рык мотора нельзя не признать. Ускорение не назовешь слишком бойким — несомненно, из-за 204 кг сухой массы. Но гибкость работы мотора настолько велика, что вам не придется слишком часто пользоваться рычагом переключения пятиступенчатой коробки передач. Выйдите при разгоне на высшую передачу и оставайтесь на ней, тем более что соответствующие максимальному крутящему моменту 3500 об/мин как раз и являются тем уровнем, когда все вибрации затухают. Или же крутаните ручку газа и разгонитесь до 6000 об/мин, и тогда словно громадная невидимая рука уцепится за мотоцикл, препятствуя его дальнейшему разгону. Что ж, резкое падение мощности за гранью 6000 об/мин — гораздо более приятный способ остановиться у красной черты тахометра, чем ограничители оборотов или отключатели зажигания. Но даже если выжать предельные обороты на высшей передаче, это равнозначно скорости 200 км/ч, так что если вы не в Германии, то вскоре увидите в зеркале заднего вида синие огни патрульной машины. Во всяком случае, на этой скорости вам придется как следует вцепиться в руль, чтобы не сдуло.

Повороты, которые можно проходить на скорости более 160 км/ч, — большая редкость во Флориде. Но я нашел один такой, с очень удачной выбоинкой, который помог мне убедиться, что на высокой скорости "Бьюлл" устойчив, как скала, обладает очень хорошей управляемостью, особенно на малой скорости и на извилистой дороге, а его подвеска гораздо лучше, чем у любого другого мотоцикла американского производства.

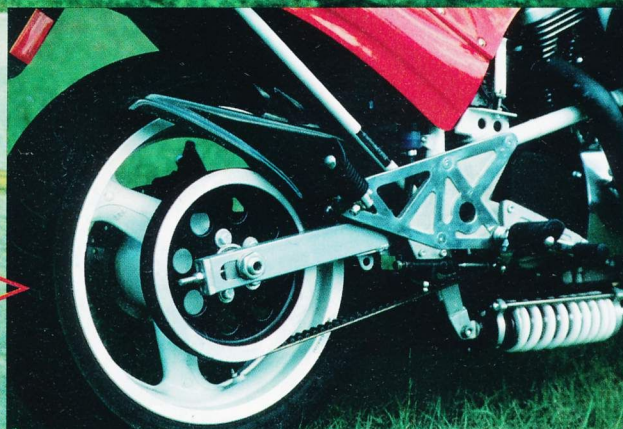
Причину этого понять совсем нетрудно, ведь узлы подвески изготовила голландская фирма WP — поставщик "Априлии", чьи мотоциклы выиграли

в прошлом году чемпионские звания в чемпионате мира по мотокольцу в классах 125 и 250 см³. Передняя перевернутая телескопическая вилка с диаметром несущей трубы 40 мм сочетается с горизонтальным амортизатором задней подвески, установленным под двигателем параллельно глушителю и соединенным с маятником через рычажный механизм, создающий прогрессивную характеристику.

И передняя вилка, и задний амортизатор имеют полный набор регулировок по предварительному поджатию пружины, гидравлическому усилию сжатия и отбоя. Дорожные качества исключительно высоки, даже на неровной и выщербленной поверхности, и та легкость, с которой задняя подвеска "глотает" выбоины, заставляет вас искать все новые и новые ухабы в тщетном ожидании того момента, когда ее наконец пробьет. Передняя вилка также хорошо подобрана, отлично отслеживает дорожную поверхность и почти не клюет при резком торможении, внося свой вклад в общее впечатление устойчивости и управляемости.

Впрочем, "Бьюлл" и не претендует на звание наилегчайшей "двойки", и хотя его база настолько коротка, насколько это позволяет "харлеевский" двигатель, а рулевая геометрия не очень консервативна, все же для того, чтобы заставить "Тандерболт" быстро изменить направление езды, приходится приложить немалое усилие. Это далеко не "Бимота-DB2", скорее он похож на трехцилиндровый "Триумф". Тем не менее хороший рычаг руля и изящная облицовка, которая выглядит в сотню раз лучше, чем любой старый "Бьюлл", позволяют вам довольно свободно управляться с машиной, помогая наклонами тела изменению направления. Вы вовсе не припилены к седлу, как на прежних "бьюллах", вам придется лишь чуть растопырив локти, когда вы начнете по-спортивному ввинчиваться в повороты — вина смещенной вперед посадки. Шины "Данлоп" обеспечивают вполне приличное для американских условий сцепление с дорогой, и вы чувствуете себя парящим над

на заднее колесо — ремнем? цами и армирован кевларом олей-Дейвидсон" применяет с х годов. Эрику Бьюллу этого "технической фантастики" он ой с двумя горизонтальными игателем. Бойтесь бордюров!



землей, хотя высота седла всего 750 мм, и дорожный просвет достаточно велик даже для более спортивных условий, чем на "Мотоциклетной неделе" во Флориде, где глаза закона следят за вами повсюду. Да и красный цвет весьма заметен, не так ли, шериф? Так что я предпочел бы мотоцикл темно-синего цвета, но, увы, такого варианта расцветки нет — кроме красного, только голубой, белый или ярко-желтый...

Я был немного шокирован, когда обнаружил привод на заднее колесо зубчатым ремнем вместо привычной цепи. Но если уж "Мото-Гуцци" и BMW делают спортбайки с карданным приводом, то что плохого в кевларовой полосе? Тем более у нее есть одно важное преимущество — помимо того, что она всегда чистая, не требует ухода и бесшумна. Она начисто снимает проблемы износа цепи, которые могли бы возникнуть из-за того, что благодаря уникальной компоновке "харлеевского" мотора, ось выходной звездочки отстоит от оси маятника на целых 125 мм. Это фатальным образом отразилось бы на цепи при ходе подвески более 15 мм (вот почему "харлеи" имеют очень жесткую заднюю подвеску), но ремень эту нагрузку выдерживает. Уникальные амортизационные свойства пластикового ремня, армированного кевларом, объясняют также отсутствие встроенных резиновых демпферов в заднем колесе марки "Маркезини". Синьор Маркезини был этим настолько потрясен, что лишь качал головой: "Но что я в этом понимаю? Я всего лишь делаю колеса!".

Один передний тормозной плавающий диск с одной шестипоршневой скобой кажется несколько оптимистичным для столь тяжелой машины, хотя по диаметру ему нет равных в современных дорожных мотоциклах. Перед поездкой я смотрел на этот диск с большим недоверием. Но оказался неправ: передний тормоз отличается хорошей чувствительностью, отзываясь уже при легком нажатии на тормозной рычаг и развивает мощное усилие при сильном нажатии. Он прекрасно замедляет "Молнию" на высокой скорости и не ослабляет своих свойств после серии частых торможений, а мощная перевернутая вилка способствует тому, что мотоцикл сохраняет траекторию движения и при сильном торможении, и на дорожных неровностях. Я был изумлен, когда узнал, что изготовила тормоз "Келси-Хейз" — та же компания, которая выпускает совершенно негодные тормоза для "Харлея". Учитывая, что факт их объединения с "Брембо" несколько лет назад несколько не отразился на качестве "харлеевских" тормозов, это просто удивительно. Задний тормоз производства "Брембо" — чтобы подчеркнуть союз...

Карьера Эрика Бьюлла в мотоциклетном бизнесе совершила полный круг: он начал с работы на "Харлей-Дейвидсон", затем открыл свое собственное дело и попытался выжить, и теперь блудный сын вернулся в родную семью с мотоциклом, которым его папа может гордиться. "Бьюлл-S2" отлично спроектирован, приятен на ходу, имеет великолепные подвески и достаточно быстроходен. Он может похвастать ярко выраженной индивидуальностью и конкурентоспособной ценой. Словом, эта мягкая, вкрадчивая "Молния" вполне способна если и не испепелить, то изрядно напугать своих европейских соперников. ⚡

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА BUELL S2 THUNDERBOLT

Двигатель

Тип	двухцилиндровый, V-образный, четырехтактный, со штанговым приводом верхних клапанов
Диаметр цилиндра/ход поршня	88,9/96,5 мм
Рабочий объем	1203 см³
Степень сжатия	9,0
Максимальная мощность	76 л.с. при 6000 об/мин
Максимальный крутящий момент	102,8 Нм при 3500 об/мин
Топливная система	карбюратор "Кейхин", диаметр диффузора 40 мм

Трансмиссия

Моторная передача	трехрядной цепью
Коробка передач	пятиступенчатая
Главная передача	зубчатым ремнем

Ходовая часть

Рама	трубчатая, периметральная, из хроммолибденовой стали
Передняя подвеска	телескопическая, перевернутая вилка
Задняя подвеска	с прогрессивной характеристикой и моноамортизатором WP, работающим на растяжение
Ход переднего колеса	120 мм
Ход заднего колеса	125 мм
Передний тормоз	один диск диаметром 340 мм, шестипоршневая скоба
Задний тормоз	один диск диаметром 230 мм
Колеса	"Маркезини", литые
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	170/60ZR17

Общие данные

База	1400 мм
Угол наклона рулевой колонки	25 градусов
Вылет	99 мм
Высота по седлу	750 мм
Дорожный просвет	132 мм
Сухая масса	204 кг
Максимальная скорость	200 км/ч
Расход топлива: в городе	5,2 л на 100 км
на автостраде	4,5 л на 100 км
Объем бензобака	18,9 л



Из личного архива Григория Яковлева

Кто такой Яковлев? И чем он известен? Почему из его личного архива? Ответить на эти вопросы просто. Человек, глубоко неравнодушный к автомобилю и всему, что в начале XX века было связано с транспортной техникой, Григорий Илларионович Яковлев свои привязанности сконцентрировал в нескольких самодельных альбомах. Механик и шофер, он бывал на всех гонках, пробегах и ралли, которые «имели быть в Москве». И при этом фотографировал. Вместе с альбомами, заполненными снимками, он оставил после себя стеклянные негативы, проспекты автомобильных фирм, включая «Русско-Балтийский», программы соревнований.

Самая интересная часть в собрании Яковлева — дореволюционная. Мы так мало знаем о русском автоспорте того времени, а в альбомах Григория Илларионовича наряду с фотографиями и журнальными снимками еще обстоятельные подписи. Из них можно узнать, к каким соревнованиям относятся эти иллюстрации, что за машины изображены, кто гонщик и владелец автомобиля, чему равен рабочий объем двигателя, каковы были результаты гонок. Альбомы Яковлева — бесценный источник информации. Ведь их составитель побывал на финише гонок Петербург—Москва 1908 года, видел ралли 1910 года на Императорский приз, лицезрел старт пробега Москва—Париж в 1912 году. Где все это можно узнать и увидеть?

Яковлев интересовался не только автоспортом, но и авиационными ре-

кордами, паровозами и броненосцами.

Редкие автомобили тридцатых-сороковых годов, автогонки в нашей стране и за рубежом в середине нашего века. Тут и гонки 1962 года в московских Лужниках, и разные международные соревнования. Альбомы обрываются на конце шестидесятых, когда Яковлева не стало.

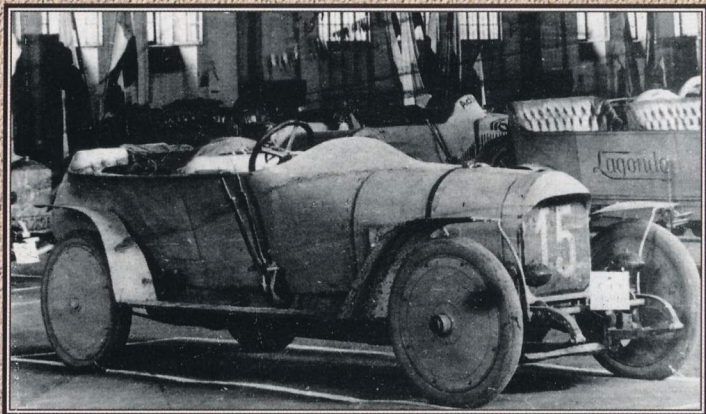
Ему было хорошо за восемьдесят. Но он очевидец многих событий в автомобильной жизни нашей страны. Когда

часть его архива попала в мои руки, я решил, что исторические снимки периода 1908-1914 гг. окажутся небезынтересными для читателей АМС. Я отобрал наиболее любопытные и подготовил к ним комментарии.

Снимки из архива
Г. Яковлева
комментирует
А. Шугуров



Третьего июня 1908 года на Петербургском шоссе под Москвой финишировали участники гонок Петербург—Москва — 13 машин из 27 отправившихся в путь. Старт был раздельным, и первым в Москву прибыл француз Деможо на «Дарраке» с V-образным восьмицилиндровым мотором. Деможо занял второе место и получил Императорский приз за регулярность хода. Рядом с гонщиком — А. Нагель (в котелке), редактор журнала «Автомобиль». По его правую руку — Ф. Стивенс, член оргкомитета гонок.

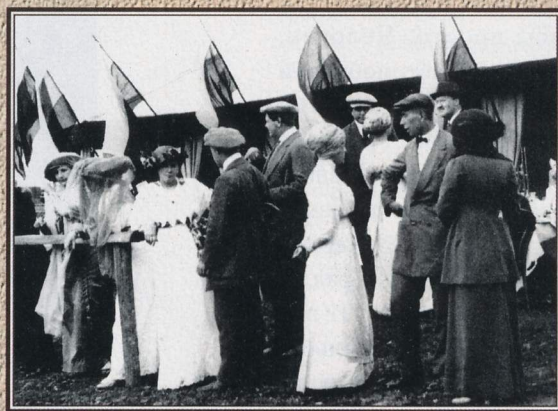
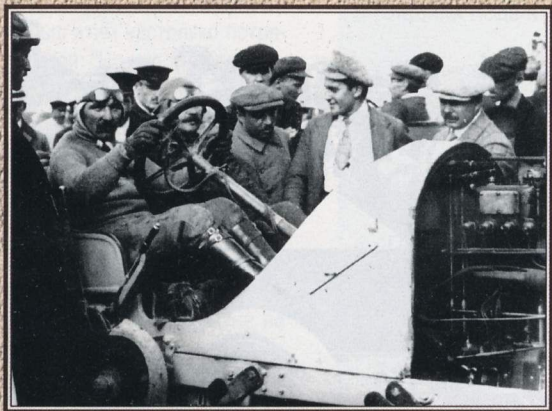


Летом 1910 года через Москву проходил маршрут международных ралли (2800 верст) на Императорский приз. Сорок шесть машин участников были выставлены в Манеже. Среди них — автомобиль под N 15 немца А. Хеннея, который занял в итоговом зачете второе место и выиграл приз великого князя Кирилла Владимировича. «Бенц», на котором он шел, был один из шести, специально построенных для ралли имени принца Генриха Прусского. Двигатель рабочим объемом 5715 см³ имел по 4 клапана на цилиндр, развивал мощность 80 л.с. при 2500 об/мин. Вес — 1350 кг. Скорость — 135 км/ч.



Многие московские гонщики приобретали за рубежом лучшие гоночные автомобили, на которых европейские асы побеждали на важнейших соревнованиях. Один из них — ФИАТ-S61 1908 года — принадлежал А. Филиппову. Эта машина с цепной передачей весила 1270 килограммов и развивала скорость 150 км/ч. Ее четырехцилиндровый мотор с верхним распределительным валом и четырьмя клапанами на цилиндр при рабочем объеме 10087 см³ развивал мощность 120 л.с. Такие же машины были у В. Прохорова и А. Самойлова. На стокилометровых гонках 3 июля 1911 года под Москвой, на которых Яковлев побывал в качестве зрителя, Филиппов занял 15-е место.

На тех же стокилометровых гонках 1911 года выступал немец В. Шолль за рулем гоночного «Бенца» (4 цилиндра, 12454 см³, 118 л.с. при 1400 об/мин). Его машина, принадлежавшая фабриканту А. Листу, весила 1100 кг и развивала скорость 150 км/ч. На такой же машине В.Эмери выиграл в 1908 году гонку Петербург—Москва. Шоллю же не повезло — встречным потоком воздуха был сорван капот, и гонщик финишировал только шестнадцатым среди восемнадцати участников. Победу одержал тогда на гоночном «Опеле» текстильный фабрикант А. Коншиц, выступавший под псевдонимом «А.Н.К.».

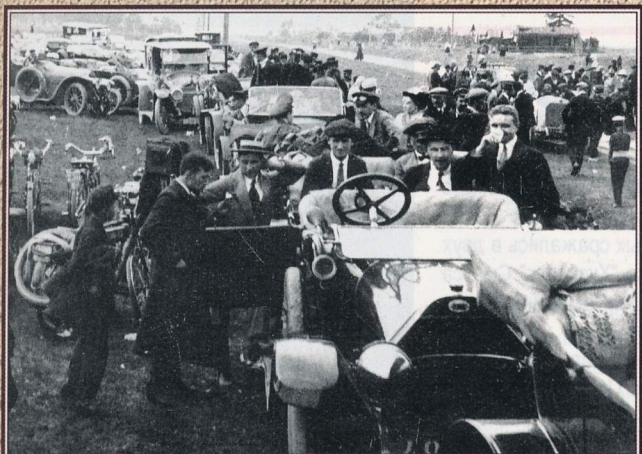


Гонки начала века проходили на подмосковных шоссе — Владимирском или Петербургском. На месте старта сооружались навильоны для зрителей, буфеты. Чаще всего это были гонки на одну версту со стартом с хода и привлекали по 15-20 участников. Публики собиралось немало, в основном автомобилисты (преимущественно состоятельные люди). Добирались на своем транспорте. Яковлев, тогда совсем молодой человек, приезжал с друзьями, тоже шоферами, делал фотографии.

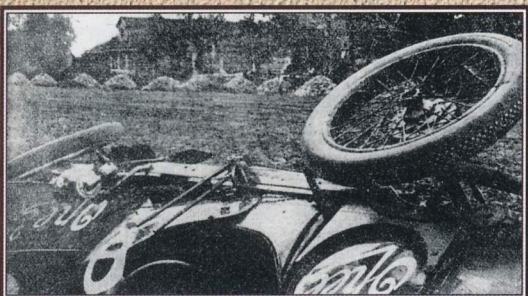
«Металлург-жик» Р. Нотомба на полном ходу. Двигатель этой машины (4 цилиндра, 5192 см³) мощностью 100 л.с. позволял ей развивать скорость до 150 км/ч. Отличительная особенность конструкции мотора — головка с пятью (!) клапанами на цилиндр. На сложной вчетверо программе гонок на версту с хода 1 сентября 1913 года, где выступал Нотомб, и которую сохранил Яковлев, есть сделанные его рукой записи результатов гонок. Среди 16 участников московский спортсмен был шестым в общем зачете (27,4 секунды, то есть 142,8 км/ч).



Фабрикант А. Лист, который был дилером фирмы «Бенц» в Москве, на 100-километровую гонку 23 сентября 1913 года выставил гоночный «Бенц» (4 цилиндра, 21495 см³, 200 л.с. при 1300 об/мин). Машина весила 1250 килограммов и развивала скорость до 200 км/ч. Гонщик Шпамак одержал без труда победу. За рулем аналогичного автомобиля Ф. Хернер в мае того же года установил под Петербургом всероссийский рекорд скорости — 201 км/ч. В машине позирует сын владельца автомобиля Г. Лист, тогда еще подросток. Позже, в 1925—1935 гг., он работал конструктором на заводе АМО (ныне — ЗИЛ).



Гонки, например 100-километровая 1911 года, привлекали не только "чистую" публику, съезжавшуюся на ФИАГах (на переднем плане), "жерменах", "грегуарах", НАГах (ими торговал магазин Г. Марка на Большой Дмитровке в доме 5/20, позади нынешнего Дома Союзов), но и простолюдинов. Босоногие мальчишки в картузах живо интересовались мотоциклами и автомобилями, сыпали бесчисленными вопросами.

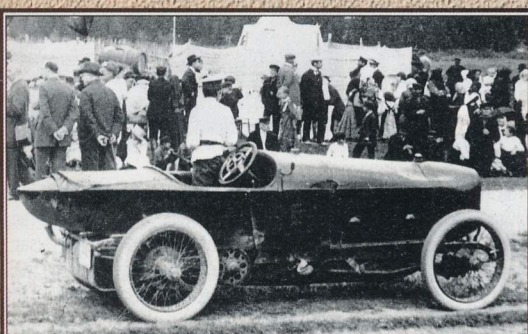


Коншин и его механик погибли на стокилометровых гонках в 1913 году, когда их "Опель" перевернулся на большой скорости. Четырьмя годами ранее в Петербурге разбился известный тогда гонщик А. Ветчинин. Это была первая жертва российского автомобильного спорта. Он выступал на "Бразье" (4 цилиндра, 8012 см³, 120 л.с. при 2000 об/мин) — машине, на которой П. Бара в 1907 году был третьим на Большом призе Франции.



Известный московский спортсмен М. Сычев на автомобиле "Берле" (4396 см³, 40 л.с.) перед отправкой от московского манежа в пробег Москва—Париж. У всех участников перед ветровым стеклом была сделана надпись, обозначающая маршрут, и эмблема МАО. Крайний справа, в фуражке — командор пробега В. Алексеев. В том же году в августе на верстовых гонках под Москвой Сычев показал скорость 156 км/ч за рулем гоночного "Лорен-Дитриха".

После 1917 года Сычев эмигрировал во Францию, работал шофером, а в начале тридцатых годов выступал в одном из парижских ресторанов как исполнитель русских народных плясок.



Гоночный "Лорен-Дитрих" модели "Брукленд" экспонировался в мае 1913 года в Петербурге на международной автомобильной выставке. Там его купил М. Сычев и в 1914 году на верстовых гонках показал на нем высочайший по тем временам результат — 161 км/ч. Четырехцилиндровый мотор рабочим объемом 13204 см³ развивал мощность 120 л.с., а заводили машину с хода, впрягая четверку лошадей. Московская полиция не выдала на этот автомобиль номер, и ездить на нем по городу было нельзя. Держал он "Лорен-Дитрих" в гараже Жемлички за Тверской заставой. Машина сохранялась до середины двадцатых годов, а потом следы ее пропали.



А. Коншин (стоит слева) слыл не только очень состоятельным человеком, но и известным столичным спортсменом, у которого был не один гоночный "Опель". Здесь мы видим двухместную машину с двигателем рабочим объемом 7267 см³ и мощностью около 120 л.с. У нее клапанные пружины выступали наружу через сделанные в капоте вырезы, передача на задние колеса — не цепью, а карданным валом, очень легкие колеса — не с деревянными, а со стальными, проволоочными спицами. Позади сидений (на снимке не виден) большой цилиндрический бензобаки. Стоящего рядом механика, Ласкина, застилает облачко отработанных газов — двигатель работает на малых оборотах.



Н. Шерупенков (сидит за рулем) на старте пробега Москва—Берлин—Париж, состоявшегося летом 1913 года. На машине "Бенц-33/75" 1912 года (8430 см³, 78 л.с., 1400 кг, 110 км/ч) он выступал не только в этом пробеге (наряду с 17 другими участниками), но и в ряде соревнований. Так, на верстовой гонке с хода 3 сентября 1913 года занял седьмое место в общем зачете, развив скорость 122,3 км/ч. Слева, правым боком к объективу, стоит С. Стейнер, секретарь МАО (буквы нарукавной повязки) — Московского автомобильного общества.

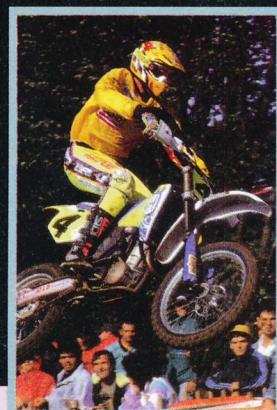


Тридцать третья верста Петербургского шоссе (это за нынешними Химками) 23 сентября 1913 года стала местом проведения стокилометровых гонок. Зрители шпалерами выстроились вдоль дороги (в их числе с фотоаппаратом находился и Яковлев), развеивались трехцветные флаги. Под рев чудовищного мотора рабочим объемом 21 литр через линию финиша на гоночном "Бенце" пронесся Шпапан (N 4).

ПАРКЕР—СМЕТС: ДУЭЛЬ В РАЗГАРЕ

Кто сильнее — 650-кубовый четырехтактный "Хусаберг" или двухтактный KTM 500 см³? Бельгиец Жоель Сметс или американец Трампас Паркер? Вопрос выяснения отношений в чемпионате мира в самом разгаре. Вот и третий этап, проходивший в швейцарском Волене, не дал определенного ответа. Оба гонщика на равных сражались в двух заездах, и фортуна по разу одарила каждого. Через две недели, в Локете, на пыльной трассе "Хусаберг" Сметса был неудержим, что и позволило бельгийцу опередить не слишком удачливого в тот день американца по результатам четырех из двенадцати этапов чемпионата.

Успешное выступление на двух последних этапах братьев Дарилла и Шейна Кингов из Новой Зеландии позволило им приблизиться к лидерам. Интересно, что выступают они на разных мотоциклах. Первый предпочел "Кавасаки", второй — KTM.

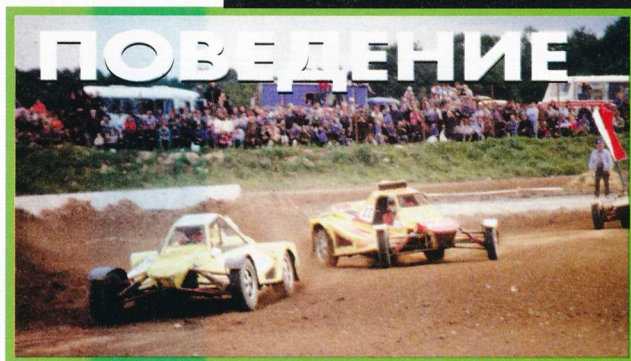


ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОКРОССУ

Класс 500 см³. III этап, Волен, Швейцария, 7 мая. 1 заезд: 1. Т.Паркер (USA, KTM); 2. Ж.Сметс (В, "Хусаберг"); 3. Й.Боонен (В, "Хускварна"); 4. Й. ван ден Берк (NL, "Хонда"); 5. Д.Кинг (NZ, "Кавасаки"); 6. Ш.Кинг (NZ, KTM). 2 заезд: 1. Сметс; 2. Паркер; 3. Д.Кинг; 4. ван ден Берк; 5. П.Юханссон (S, "Хускварна"); 6. Боонен. IV этап, Локет, Чехия, 21 мая. 1 заезд: 1. Сметс; 2. Д.Кинг; 3. Ш.Кинг; 4. Паркер; 5. Юханссон; 6. Боонен. 2 заезд: 1. Сметс; 2. Ш.Кинг; 3. Г.Делепин (В, "Хонда"); 4. М.Янг (USA, "Вертематти"); 5. Боонен; 6. П.Диркс (D, "Хонда"). Положение после четырех этапов: 1. Сметс — 128 очков; 2. Паркер — 122; 3. Д.Кинг — 95; 4. Юханссон — 79; 5. Ш.Кинг — 70; 6. Боонен — 70.

ДВОЙКА ЗА ПОВЕДЕНИЕ

Лишь за два дня до выезда российских кроссменов организаторы прислали приглашения на соревнования второго этапа Кубка Европы 1600 в швейцарском Бюре. Таким педагогическим приемом швейцарцы отреагировали на плохое поведение членов украинской команды, устроивших в прошлом году, по нашим сведениям, небольшой скандалчик. В итоге на трассу никто из гонщиков стран СНГ выйти не смог. Быть может, протокол состязаний и выглядел бы по-иному, а так победу праздновал хозяин трассы Михаэль Шмутц, не блиставший ранее особыми успехами. Более того, многолетний фаворит Кубка, немец Петер Мюкке, финишировал только пятым.



КУБОК ЕВРОПЫ ПО АВТОКРОССУ

Д-3/1600 (багги). II этап, Бюре, Швейцария, 14 мая: 1. М.Шмутц ("Ямаха-2"); 2. Й.Марти (оба — СН, "Сузуки-2"); 3. П.Барташек (CZ, "Ауди"); 4. Р.Кюхенбеккер (D, "Фольксваген"); 5. П.Мюкке (D, "Ямаха-2"). Положение после двух этапов: 1. Барташек — 32 очка; 2. Мюкке — 32; 3. Марти — 24; 4. Кюхенбеккер — 23; 5. Й.Лессинг (D, "Фольксваген") — 23; 6. М.Каленски (CZ, "Лада-RAF") — 21; ... 9. С.Дружинин — 13; ... 17. А.Бойко — 5; ... 20. П.Фортыгин (все — RUS, "Лада") — 2.

НЕВЕСЕЛОЕ ВОЗВРАЩЕНИЕ В ЕВРОПУ

Организаторы чемпионата мира по мотокроссу в классе мотоциклов 125 см³ поставили перед гонщиками сложную задачу. Слетать на третий этап в Аргентину и вернуться в Европу, чтобы затем три майских уик-энда подряд соревноваться в Польше, Голландии и Венгрии.

К жесткой, как бетон, трассе в окрестностях аргентинского города Санта-Крус быстрее других приспособился итальянец Алессيو Киоди, победив в первом и став третьим во втором заезде. Возвращался он в Европу в приподнятом настроении, его отрыв от ближайшего преследователя — соотечественника Алессандро Пузара вырос до одиннадцати очков. Но песчаные дюны Щецина неприветливо обошлись с фирменным гонщиком "Ямахи" — в первом заезде Киоди упал и остался без призовых очков. Правда, во втором заезде, собрав волю в кулак, он финишировал первым. Следом за ним примчался Пузар, до этого получивший 20 очков за победу в первом заезде. В итоге лидерство в чемпионате Киоди потерял.

Через неделю мотогонщики встретились вновь в Норве. Здесь трасса напоминала карьерную дорогу с глубокими колеями, вырытыми в мягком песке, и вновь Киоди ждала неудача — третье место в первом заезде и сход во втором. В результате Пузар довел свое преимущество в первенстве до двадцати восьми очков.

Невеселое возвращение в Европу для главного, как считалось, претендента на победу в первенстве мира Алессيو Киоди.



ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОКРОССУ

Класс 125 см³. III этап, Санта-Крус, Аргентина, 30 апреля. 1 заезд: 1. А.Киоди (I, "Ямаха"); 2. М.Масшио (F); 3. Дж.Баттон (USA); 4. М. дал Лаго (I, все — "Хонда"); 5. Ф.Виалле (F); 6. К.Фантон (I, оба — "Кавасаки"). 2 заезд: 1. С.Тортелли (F, "Кавасаки"); 2. А.Пузар (I, "Хонда"); 3. Баттон; 4. Киоди; 5. Э.Камерленго (I, "Ямаха"); 6. Д.Стрийбос (NL, "Сузуки"). IV этап, Щецин, Польша, 14 мая. 1 заезд: 1. Пузар; 2. К.Швеебе (D, "Хонда"); 3. Виалле; 4. М.Бартолини (I, TM); 5. П.Малин (GB); 6. К.Федеричи (I, оба — "Ямаха"). 2 заезд: 1. Киоди; 2. Пузар; 3. Стрийбос; 4. Швеебе; 5. Баттон; 6. М.Гаццарата (RSM, "Хонда"). V этап, Норг, Нидерланды, 21 мая. 1 заезд: 1. Стрийбос; 2. Пузар; 3. Киоди; 4. Тортелли; 5. Баттон; 6. К.Дагмор (ZA, "Сузуки"). 2 заезд: 1. Пузар; 2. Баттон; 3. Тортелли; 4. Малин; 5. Р.Шнеллинген (N, "Сузуки"); 6. Дагмор. Положение после пяти этапов: 1. Пузар — 155 очков; 2. Киоди — 127; 3. Стрийбос — 104; 4. Баттон — 98; 5. Масшио — 88; 6. Федеричи — 72.



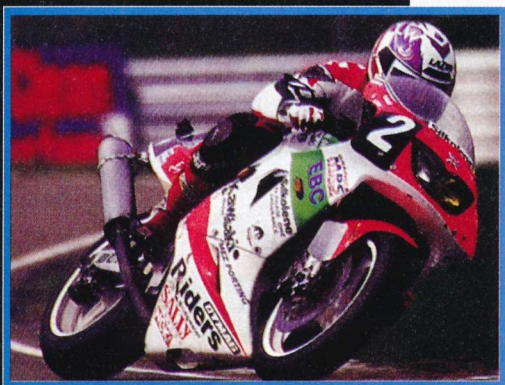
СТАБИЛЬНОСТЬ — ПРИЗНАК КЛАССА

На каждом этапе чемпионата мира по мотокроссу в классе 250 см³ Таллон Воланд занимал второе место хотя бы в одном заезде. Единственным исключением стал четвертый этап, проходивший в Маджиоре. Там американец после финиша второго заезда смог наконец взойти на верхнюю ступеньку пьедестала. Этот успех позволил гонщику "Кавасаки" выйти в лидеры чемпионата. В двух последующих этапах Воланд хоть и не первенствовал ни разу, стабильно доезжая до финиша в первой пятёрке, сохранил за собой первую строчку в протоколе. А вот 25-летний бельгиец Марник Бервоетс, одержавший победы в обоих заездах в Финляндии, сумел только приблизиться к американцу. К слову, Бервоетс точно также победил и на первом этапе, но последовавшие за этим нестабильные выступления не дают ему возможности наслаждаться лидерством.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОКРОССУ

Класс 250 см³. IV этап, Маджиора, Италия, 30 апреля. 1 заезд: 1. Б.Мур (USA); 2. А.Бартолини (I); 3. И.Демария (F, все — "Ямаха"); 4. М.Бервоетс (B, "Сузуки"); 5. К.Николл (GB, "Хонда"); 6. В.Девит (B, "Сузуки"). 2 заезд: 1. Т.Воланд (USA, "Кавасаки"); 2. Бартолини; 3. Девит; 4. П.Трагтер (NL, "Сузуки"); 5. Николл; 6. Бервоетс. V этап, Шванненштадт, Австрия, 7 мая. 1 заезд: 1. Бартолини; 2. Воланд; 3. Ю.Карлссон (S, "Хонда"); 4. Николл; 5. С.Эвертс (B, "Кавасаки"); 6. Мур. 2 заезд: 1. Мур; 2. Бартолини; 3. Девит; 4. Воланд; 5. Николл; 6. П.Байрер (D, "Хонда"). VI этап, Вантаа, Финляндия, 21 мая. 1 заезд: 1. Бервоетс; 2. Девит; 3. Эвертс; 4. Воланд; 5. Байрер; 6. Николл. 2 заезд: 1. Бервоетс; 2. Воланд; 3. Байрер; 4. Девит; 5. Эвертс; 6. П.Купер (GB, "Хонда"). Положение после шести этапов: 1. Воланд — 162 очка; 2-3. Бервоетс, Эвертс — по 139; 4. Девит — 127; 5. Мур — 124; 6. Николл — 119.

В ЧЕТЫРЕ РАЗА КОРОЧЕ



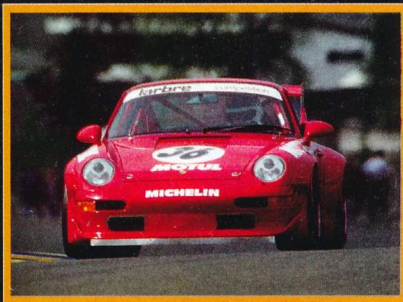
Чемпионат мира по мотогонкам на выносливость состоит из пяти этапов. Главными его событиями, несомненно, являются три 24-часовых гонки — в Ле-Мане, бельгийском Спа-Франкоршам и "Золотая чаша" на французской трассе "Поль Рикар".

Наряду с ними проводятся и не столь затяжные этапы — 8-часовой в японской Сузуке и самый "коротенький", 6-часовой в Ассене. Продолжительность его в четыре раза меньше главных гонок сезона. Поэтому за рулем каждого мотоцикла сменяют друг друга не три, а только два спортсмена.

В Ассене, как и в Ле-Мане, успех пришел к пилотам "Хонды", только на этот раз к другому экипажу. В личном зачете чемпионата мира на первое место вышел француз Кристиан Лавеей. К очкам за второе место в Ле-Мане он добавил очки за четвертое в Нидерландах. К слову, в паре с ним выступал бельгиец Мишель Симеон, до этого стартовавший в трио с Мертенсом и Маттиоли. Последние двое и добились победы в самой короткой гонке "выносливых" мотогонщиков.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОГОНКАМ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ

II этап, "6 часов Ассена", Нидерланды, 30 апреля: 1. С.Мертенс/Ж.-М.Маттиоли (B/F, "Хонда"); 2. В.Костес/Э.Мизера (F, "Хонда"); 3. С.Мэнли/Б.Боньюиль (GB/F, "Кавасаки"); 4. М.Симеон/К.Лавеей (B/F, "Хонда"); 5. Р.Холден/С.Страуд (NZ, "Кавасаки"); 6. Х.Бош/Х. ван ден Брук (NL, "Кавасаки"). Положение после двух этапов: 1. Лавеей — 53 очка; 2—4. А.Виейра, Р.Никот (оба — F), Б.Моррисон (GB, все — "Хонда") — по 50; 5—6. Мертенс, Маттиоли — по 45; 7—10. Мэнли, Боньюиль, Костес, Мизера — по 42.



ВПЕРВЫЕ — "ПОРШЕ"

Впервые в нынешнем сезоне в состязаниях мировой серии автомобилей GT первенствовал не "Мак-Ларен". Это историческое событие случилось на седьмом этапе во Франции, где победа досталась "Порше". Именно досталась, так как на трек "Монлери" приехал лишь один экипаж на "Мак-Ларене", да и то не из самых лучших. Трио в составе Ларибьера, Сурдаи и Леквьюе не продержалось на трассе и часа тысячекилометровой гонки. Их "Мак-Ларен" шел вторым, когда неполадки в задней подвеске вынудили сойти с дистанции.

Казалось, выиграть состязания должны Лючано делла Ноче и Андрес Олоффсон на "Феррари-F40-GT-E", которые дольше всех возглавляли гонку. Однако перегревшийся мотор лишил их шансов на победу.

"ГЛОБАЛ GT ИНДЬЮРЭНС"

IV этап, Донингтон-Парк, 8 мая: 1. Дж.Нильсен/Т.Бшер (DK/D); 2. Л.Оуэн-Джонс/П.-А.Рафанель (GB/F); 3. Э.Уоллес/Дж.Белл (GB, все — "Мак-Ларен-F1-GTR"); 4. Х.Кениг/Р.Мастропьетро (A/I, "Порше-911-турбо"); 5. В.Кауфманн/Ф.Альбера/М.Лигоне (D/F/F, "Порше-933"); 6. Э.Кальдерари/Л.Бринер (CH, "Порше-911-турбо"). VII этап, "Монлери", 14 мая: 1. С.Оберндорфер/Д.Хюбнер (D); 2. В.Боберт-Фармер/П.Эдуардс/Р.Нирн (NZ/GB/GB); 3. Дж.Куарджентан/Ф.Овре (I/F, все — "Порше-911-турбо"); 4. Э.Грэхэм/Ф.Бирбо/М.Фаро (F, "Вентури-600LM"); 5. Р.Турул/Т.Перье/Ж.-П.Тардиф (F); 6. С.Кудер/Х.Юрас/Р.Санджиоло (F/A/I, все — "Порше-Каррера-RSR"). Положение после семи этапов: 1. Нильсен/Бшер — 136 очков; 2.Р.Белли/М.Сандро-Сала (GB/BR, "Мак-Ларен-F1-GTR") — 120; 3. Кальдерари/Бринер — 106; 4. Ж.-П.Жарье/Б.Воллек/Ж.-К.Бушо (F, "Порше-993") — 92; 5. Кауфманн — 73.

ЕЩЕ НЕ ВСЕ ПОТЕРЯНО

Убедительная победа Тецуе Харады в Испании наверняка заставила приуныть Макса Бьяджи. Несмотря на отчаянные старания чемпиона мира, японец опередил его на финише на добрых девять секунд. И что обиднее всего, "Априлия" итальянца проигрывала не только новейшей "Ямахе" команды Рэйни и Робертса, но и сразу нескольким "хондам" полужабыцких команд. Впрочем, минуло всего лишь две недели, и Бьяджи доказал, что не собирается наблюдать, как видимо, чуть более совершенная "Ямаха" Харады будет завоевывать один Гран-при за другим. То ли механики и инженеры "Априлии", для которых нокдаун в Хересе стал хорошей встряской, споро взялись за дело, то ли итальянскому мотоциклу по нраву среднескоростные повороты "Нюрбургринга", но в Германии Бьяджи оказался лучшим. Массимилиано был самым быстрым в квалификации, показал лучшее время круга в гонке и более чем на полторы секунды опередил своего главного соперника на финише, сократив таким образом разрыв с Харадой до пяти очков. Выходит, далеко не все еще потеряно для чемпиона мира в сезоне нынешнего года.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО КОЛЬЦЕВЫМ МОТОГОНКАМ

Класс 250 см³. V этап, Нюрбург, Германия, 21 мая (25 кр., 113,9 км): 1. М.Бьяджи (I, "Априлия") — 43.39,378; 2. Т.Харада (J, "Ямаха"), отставание — 1,608; 3. Т.Окада (J, "Хонда") — 9,62; 4. К.Робертс-мл. (USA, "Ямаха") — 9,87; 5. Ж.-Ф.Руджиа (F, "Хонда") — 50,408; 6. Ж.-М.Бэйль (F, "Априлия") — 50,1. Положение после пяти этапов: 1. Харада — 98 очков; 2. Бьяджи — 93; 3. Р.Вальдманн (D) — 74; 4. Н.Аоки (J, оба — "Хонда") — 56; 5—6. Окада, Руджиа — по 42.



КРАСНЫЕ НАЧИНАЮТ И ВЫИГРЫВАЮТ

"Я знаю, что могу победить Фогарти и Расселла, впрочем, и многие другие гонщики будут способны сделать это", — не без доли озорного нахальства предполагал Аарон Слайт, пилот "Хонды" в чемпионате мира по кольцевым мотогонкам в классе "супербайк". Сразу скажем, новозеландец — единственный заводской пилот "Хонды" в этом сезоне — оказался прав ровно наполовину — обогнал Скотта Расселла из "Кавасаки" у него получилось. А вот обставить чемпиона мира Карла Фогарти Аарон может разве только в сладком сне.

В нынешнем первенстве superbайков участвуют сразу шесть различных марок мотоциклов. Кроме "Хонды" и "Кавасаки", это еще "Ямаха", "Сузуки", новичок "Бимота" и чемпионская "Дукати". Однако, судя по первым двум этапам, мировое первенство может превратиться в состязание одной марки — итальянской "Дукати". Первый раунд в Хоккенхайме убедительно показал, что за второе место на равных борются около десятка пилотов на различных машинах, однако, на первое претендует лишь Карл Фогарти на ярко-красном мотоцикле. Две недели спустя в Мизано-Адриатико к британцу присоединился знаток местной трассы "Санта-Моника" Марио Лукьяри, выигравший первые в карьере гонки "супербайков". Но семью днями позже очередной двойной победой Фогарти увеличил преимущество над ближайшим преследователем почти на 70 очков.

Что уж тут скажешь — словоохотливому Слайту надо либо срочно улучшать свои результаты, либо забрать свои слова обратно.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОГОНКАМ В КЛАССЕ "СУПЕРБАЙК"

I этап. Хоккенхайм, Германия, 7 мая. 1-й заезд: 1. К.Фогарти (GB); 2. Ф.Пировано (I, оба — "Дукати"); 3. Й.Шмид (D, "Кавасаки"); 4. Я.Нагаи (J, "Ямаха"); 5. К.Китагая (J, "Кавасаки"); 6. А.Слайт (NZ, "Хонда"). 2-й заезд: 1. Фогарти; 2. Шмид; 3. Слайт; 4. Нагаи; 5. К.Эдуардс (USA, "Ямаха"); 6. С.Крафар (NZ, "Хонда"). II этап. Мизано-Адриатико, Италия, 21 мая. 1-й заезд: 1.М.Лукьяри (I, "Дукати"); 2. Фогарти; 3. Т.Корсер (AUS); 4. П.Кили (I, оба — "Дукати"); 5. Пировано; 6. Э.Гоберт (AUS, "Кавасаки"). 2-й заезд: 1. Лукьяри; 2. Фогарти; 3. Корсер; 4. Кили; 5. П.Бонтемпи (I, "Кавасаки"); 6. Пировано. III этап. Донингтон-Парк, Великобритания, 28 мая. 1-й заезд: 1. Фогарти; 2. Корсер; 3. Дж.Хитам (GB, "Дукати"); 4. Слайт; 5. Бонтемпи; 6. С.Расселл (USA, "Кавасаки"). 2-й заезд: 1. Фогарти; 2. Кили; 3. Слайт; 4. Бонтемпи; 5. Пировано; 6. Крафар. Положение после трех этапов: 1. Фогарти — 140 очков; 2. Лукьяри — 74; 3. Корсер — 66; 4. Пировано — 60.

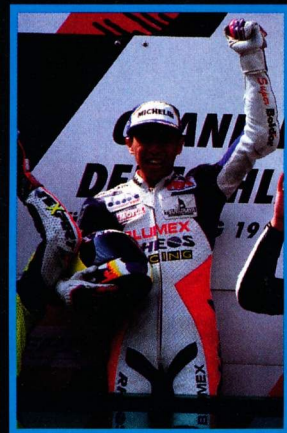


ЮНОША БЛЕДНЫЙ — ГОНЩИК ГОРЯЧИЙ

"Этот парень отлично знает свое дело!" — только и можно сказать о младшем из братьев Аоки — Харучика. Ведь японец выиграл четыре из пяти проведенных этапов чемпионата мира в классе 125 см³! И сейчас лидирует, имея в запасе полсотни очков. Между тем японец вовсе не напоминает матерого гоночного аса, по крайней мере, внешне. Почти детское лицо 19-летнего Харучики скорее выдает в нем примерного школьника, зубрящего алгебру, чем мотогоночного профи, побившего на пути к своему успеху двух чемпионов мира и победителя европервенства. Вот и в Нюрбурге Аоки-младший вновь оказался сильнейшим. Не напрягаясь в квалификации — это уже входит в привычку у юного японца — стартовав со второй позиции, Аоки выиграл дуэль у финишировавшего следом "очкарика" Нобору Уеды и подающего надежды испанца Эмилио Алсаморы. Тем временем пока еще действующий чемпион мира Казуто Саката, исправно выигрывающий "полупозишн", скатился со второго места в турнирной таблице строчкой ниже и проигрывает лидеру целую пропасть — в 61 очко.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО КОЛЬЦЕВЫМ МОТОГОНКАМ

Класс 125 см³. V этап, Нюрбург, Германия, 21 мая (23 кр., 104,788 км): 1. Х.Аоки — 42.40,574; 2. Н.Уеда (оба — J) — 0,671; 3. Э.Алсамора (E, все — "Хонда") — 2,057; 4. С.Перуджини (I, "Априлия") — 11,688; 5. Д.Раудис (D) — 15,473; 6. Х.Накаджо (J, оба — "Хонда") — 24,742. Положение после пяти этапов: 1. Аоки — 100 очков; 2. Перуджини — 53; 3. Саката — 49; 4. Алсамора — 47; 5. Уеда — 44; 6. А.Саито (J, "Хонда") — 41.



ПРОДАЖА
ПОКУПКА
ОБМЕН
ЗАПЧАСТИ
РАЗНОЕ

“За синей птицей”

А. ШУГУРОВ



Помните, герои пьесы Метерлинка “Синяя птица” поют такую песенку — “Мы длинной вереницей пойдем за Синей птицей”? Когда я впервые попал на этот спектакль МХАТа, мне было всего шесть лет, и я слыхом не слыхал о Малколме Кэмпбелле. А вот песенку запомнил. Много лет спустя, когда сэр Кэмпбелл стал моим кумиром, я узнал, что он очень любил романтическую сказку немецкого писателя. А песенка о Синей птице стала лейтмотивом всей спортивной деятельности Кэмпбелла. В этой длинной веренице шли его верный шеф-механик Лео Вилла, сын Доналд, конструктор Рейд Рейлтон, гонщик Келпелм Ли Гиннесс (основатель фирмы свечей KLG), компания “Роллс-Ройс” и бесчисленные помощники.

Впервые я узнал о Малколме Кэмпбелле в 1946 году из “Занимательной физики” Я. Перельмана. Потом в руки попала книжка Н. Лабковского — “Коллекция мистера Туманова”. И, наконец, двумя годами позже мама после бесконечных просьб купила кни-

гу В. Бекмана “Конструкция и динамика гоночных автомобилей”. Она стоила 20 рублей — бешенные деньги по тем временам. Но из нее я много узнал о Кэмпбелле, его рекордах и машинах. Девять раз он устанавливал абсолютные рекорды скорости на автомобиле! Портрета его я нигде не встречал, но от этого детского восторга к выдающемуся человеку не убавилось.

А в феврале сорок девятого я купил очередной номер “Британского союзника”. Эта газета немало писала об автомобилях и гонках, и я ловил в киосках каждый ее номер. Развернул — на меня глядел старик в кожаном шлеме, сжимавший в руках руль “аппарата”. Пробежал глазами первые строчки: “В лице недавно умершего сэра Малколма Кэмпбелла Британия потеряла одного из отважнейших пионеров в области высоких скоростей. Своей волей к победе, мужеством и неослабными усилиями в многолетней борьбе за мировые рекорды скорости на суше и воде он заслужил восхищение спортсменов многих

стран. К победам он стремился из любви к спорту и желания принести славу своей родине”.

Эти слова меня тогда потрясли и стало до боли досадно, что это не был гонщик моей страны, и та область деятельности, к которой я относился с восторгом, породила своих героев в далеких краях.

С тех пор я стал собирать все, что относилось к Кэмпбеллу. Узнал, что умер он от сердечного приступа в канун Рождества, в декабре 1948 года. Что в 1931 году за свои спортивные успехи был пожалован дворянским титулом и стал именоваться “сэром”. И что родился он в 1885 году, как раз когда Даймлер и Бенц создавали свои первые самобеглые экипажи. А в нынешнем году ровеснику автомобиля Малколму Кэмпбеллу исполнилось бы 110 лет. Собственно по этой причине вы читаете набранные здесь строки.

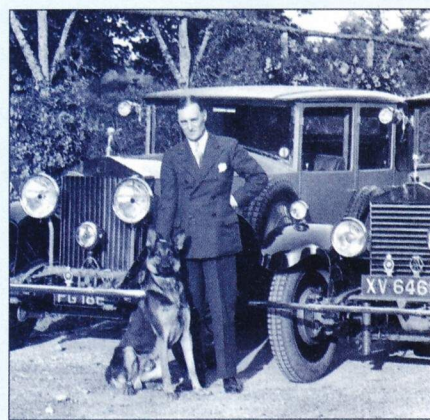
Кем был Кэмпбелл? Авантюристом, расчетливым игроком, патриотом? Не станем гадать. Виру-

сом любви к приключениям он заразился в детстве. На спор скатился с крутой горы на велосипеде, держа руки в карманах. В конце спуска скорость была 45 км/ч. Через три десятилетия сэр Малколм ездил вдесятеро быстрее. Но ощущения тогда, на велосипеде, были вдесятеро острее.

Не надо лукавить — страх Кэмпбелл изведal не раз. И во время “Ольстер Турист Трофи” 1928 года, когда загорелся его “Бугатти-35”, и во время рекордных заездов в Бонневиле, когда на скорости 480 км/ч у его автомобиля лопнула шина переднего колеса. Кэмпбелл знал страх, но мастерски с ним справлялся. И острых ощущений в его спортивной карьере тоже хватало, как и неудач. Он хотел быть и был эталоном — тяжелое бремя, которое он добровольно принял. Сэр Малколм не скрывал патриотизма: знаменитые слова генерала Херберта Китченера “Ваша страна нуждается в вас” он сделал девизом своей жизни. Бремя? Да. Но



“Ольстер Турист Трофи” 1928 года. Машину Кэмпбелла тушат сам гонщик (справа) и пожарная бригада. В 1927 году он выиграл на “Бугатти” 200-мильные гонки в Брукленде, а на следующий год повторил свой успех, но за рулем “Деляж”.



Малколм Кэмпбелл располагал большими деньгами. Он не только держал два "Роллс-Ройса" и роскошный особняк, но вкладывал их в проектирование, постройку и испытания рекордных автомобилей.

он помнил и строки из Киплинга:

*Неси это гордое бремя —
Будь ровен и деловит,
Не поддавайся страхам
И не считай обид...*

На гоночных трассах Кэмпбелл всегда был джентльменом. Когда с 1923 по 1935 год он боролся за обладание мировым рекордом скорости на автомобиле, его соперниками были такие асы, как англичане К. Ли Гиннесс, П. Томас, Э. Эдридж, Х. Сигрейв, К. Дон, француз Р. Тома, итальянец Д. Форести, американцы Ф. Локарт, Р. Кич, Л. Библ. Он первым поздравлял противников с достижениями. А когда австралиец Норман Уизард Смит отправился в Новую Зеландию, чтобы на машине "Энтерпрайз" перекрыть рекорд Кэмпбелла, вслед ему полетела телеграмма сэра Малколма с пожеланиями успехов.

Автомобильный спорт — занятие не для бедняков. И если вы хотите иметь машину лучше, чем у соперников, нужны очень большие деньги. Для соревнования на треке Брукленда или "Ольстер Турист Трофи" сэр Малколм покупал лучшие гоночные автомобили тех лет: "Тальбо-Даррак", "Бугатти", "Деяж",

"Мерседес-Бенц". И побеждал.

Когда он задумал атаковать абсолютный рекорд скорости на автомобиле, то понял, что бросить вызов "Санбиму", "Деяж", ФИАТу на приобретенных у них машинах невозможно. Лучшие достанутся тем, кто выступает под флагом завода. И Кэмпбелл решил строить свои. Сначала в экспериментальном цехе фирмы KLG, потом — с помощью компании "Томпсон и Тэйлор". Но они не были, конечно, альтруистами и за "штучную", особую работу спрашивали особые деньги.

Дед Кэмпбелла, ветеран битвы при Ватерлоо, торговал брил-

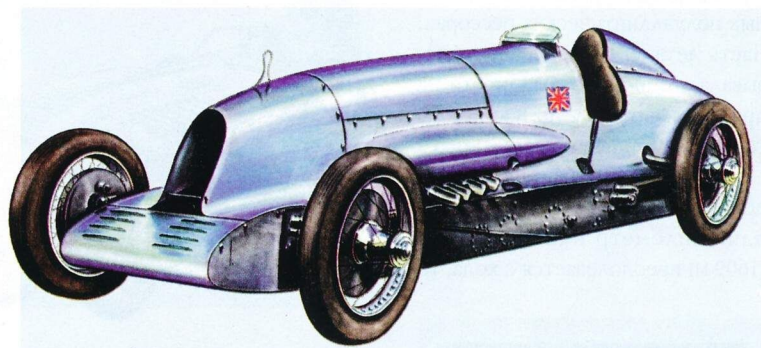
лиантами и свое дело завещал внуку. Тот не пустил на ветер наследство, открыл в Лондоне автомобильный магазин, где, к примеру, продавались "дюэзберги", работал экспертом в страховой компании Ллойда и, конечно, развивал начатое дедом дело. Деньги были, и еще юношей Кэмпбелл задумал построить самолет. Даже совершал на нем "подлеты". Этот маленький кусочек биографии имел решающее значение — когда разразилась Первая мировая война, Кэмпбелл стал летчиком и закончил ее капитаном.

Спустившись с неба на землю, 33-летний экс-пилот продолжил поиски своей Синей птицы. Первый гоночный автомобиль, который попал в его руки, он окрестил "Синей птицей" — "Блюберд" по-английски. В дальнейшем так назывались все его машины и все тоже были окрашены в светло-синий цвет. Мистика или стремление к оригинальности? Теперь вряд ли кто даст ответ.

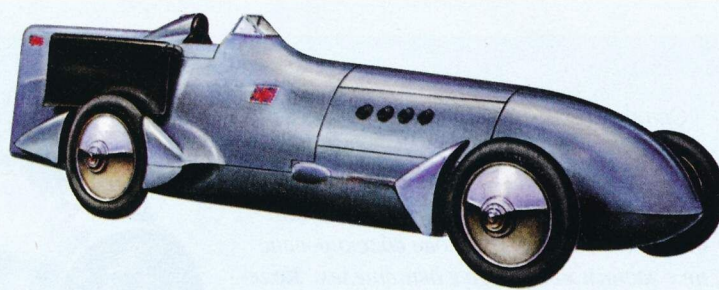
Между прочим, его сын До-

налд, родившийся в 1921 году и тоже несколько раз устанавливавший рекорды скорости на глассерах и автомобилях, унаследовал отцовский мистицизм. Когда в 1960 году газотурбинная "Синяя птица-KN7", мчавшаяся со скоростью более 550 км/ч, перевернулась и разбилась, первыми словами Доналда были: "Я думал, что очнусь на том свете. Вдруг кто-то хлопнул меня по плечу. Вижу, надо мной склонился отец. Ничего, Доналд, — говорит, — все будет олл райт". Отца тогда уже не было в живых, но Доналд перенял от него не только мистическое умонастроение, фатализм и решительность. Он исповедовал такую же, как у отца, философию, — "Жизнь — это цепь горных вершин, и не надо бояться падений, если за ними — новые восхождения. Ужасно, когда не на что больше подниматься. Отсутствие цели — страшнее смерти".

Целью Малколма Кэмпбелла стала скорость. Девять раз он все выше и выше поднимал абсолют-



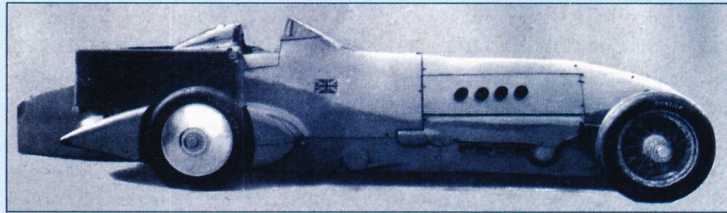
"Синяя птица-I" 1926 года. Двигатель: 12 цилиндров, 23697 см³, 502 л.с. при 2200 об/мин. Планетарная трехступенчатая коробка передач объединена с главной передачей. Шины размером 33x5 дюймов. Лонжероны рамы с очень высокой полкой изготовлены из никелевой стали. Сухая масса — 3000 кг. Длина — 4570 мм.



"Синяя птица-II" 1927 года получила двигатель "Нэпир-Спринг-Лайон" (900 л.с. при 2200 об/мин). Шасси, облегченное на 500 кг, сохранено от "Синей птицы-I", но кузов новый. Сухая масса — 2640 кг. Длина — 5500 мм. Над задними колесами размещены два радиатора.

ный рекорд. В 1924 и 1925 годах — за рулем "Санбима", возможности которого были с одной стороны ограниченными, а с другой — сама фирма "Санбим" готовила две новые машины для побития рекорда. И бывший капитан решил построить собственный автомобиль.

По проекту Джозефа Манла на фирме KLG в 1926 году появилась "Синяя птица-I". Снабженная авиамотором "Нэпир-Лайон" с двенадцатью цилиндрами в три ряда, она должна была развивать



Летом 1928 года «Синяя птица-II» рассталась с «килем» в хвостовой части. Спицы задних колес закрыты дисками. Обтекатели позади передних колес удалены, а патрубки выхлопных труб укорочены, чтобы не выступать за поверхность кузова.

скорость до 300 км/ч. В те годы почти все рекордные автомобили оснащались авиамоторами, очень легкими (что привлекало создателей машин) с удельной мощностью 2—3 л.с. на килограмм массы. Среди них «Нэпир-Лайон» являлся наиболее доступным из-за достаточно больших масштабов выпуска. Первая «Синяя птица», как все производные от нее, сохраняла традиционную для большинства легковых и спортивных автомобилей тех лет компоновку: двигатель — впереди, ведущие колеса — задние, колеса подвешены к лонжеронной раме на продольных полуэллиптических рессорах. Часть деталей и узлов перекочевывала с одной разновидности на другую, и поэтому до нас дошла только последняя модель.

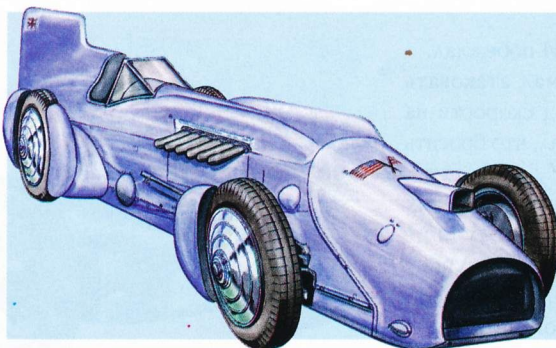
Особенность рекордных заездов состоит в том, что дистанция один километр или одна миля (1609 м) преодолевается с хода, то

есть с разгона на отрезке в несколько километров. Мерный участок надо пройти «туда» и «обратно», и в расчет берется среднее время обоих заездов. При этом перерыв между заездами не должен превышать 60 минут. За это время надо сменить колеса, заправить бензобак, провести кое-какое обслуживание.

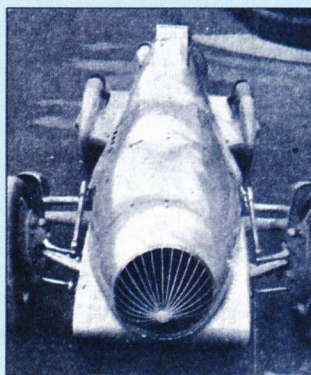
Очень специфично место для проведения рекордного заезда. Надо, чтобы поверхность трассы создавала минимальное сопротивление качению колес и

морей и океанов: Дайтона-Бич во Флориде, Пендин-Сэндс и Саутпорт в Англии, отмель Фано в Дании. На сыром песке колеса вязли, буксовали... В конце концов нашлось идеальное место, и Кэмпбелл осваивал его одним из первых. Это было дно высохшего соленого озера Бонневиль в американском штате Юта. Плотная и твердая корка соли, идеально ровная, образовала там площадку длиной двадцать и шириной около 1,2 километра. Ориентирами гонщикам служила «осевая линия», проведенная мазутом на соляной корке, и красные вешки.

Бонневиль имеет еще и то преимущество, что плато лежит на высоте 1220 метров над уровнем моря. Воздух там более разреженный, и автомобиль испытывает меньшее аэродинамическое сопротивление. Правда, в систему питания поступает менее плотный воздух, но потери мощности почти не происходит, поскольку все двигатели рекордно-гоночных автомобилей оснащаются нагнетателями.



На «Синей птице-IV» в 1933 году появился еще более мощный мотор — «Роллс-Ройс» (12 цилиндров, 36677 см³, 2500 л.с. при 3200 об/мин). Он весил 731 кг и был длиннее предшественника. Поэтому колесную базу пришлось увеличить на 450 мм. Машина стала длиннее (8250 мм) и тяжелее (4825 кг). Шины размером 35х6,00 дюймов с давлением 7 атмосфер. 127-литровый бензобак размещен позади сиденья гонщика. Радиатор — внутри кузова.

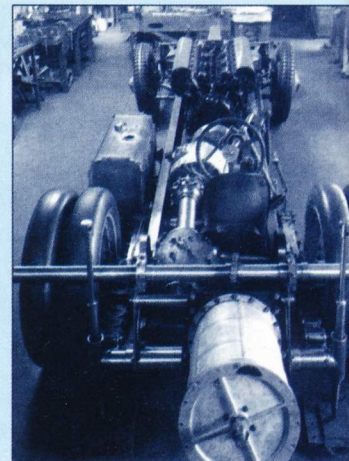


Дальнейшая модернизация «Синей птицы-II» произошла в 1929 году. Радиатор переместился вперед. Хорошо видны правая и левая рулевые тяги — на всех разновидностях «синих птиц» было по два рулевых механизма, действовавших от рулевого колеса.

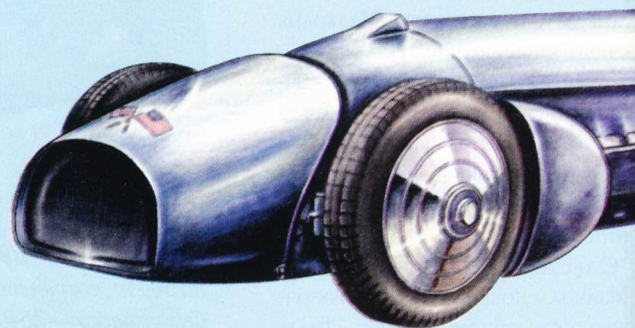
обеспечивала максимальное сцепление с ней шин. Автомагистрали, даже самые широкие, не годились — случайный порыв ветра сносил машину за обочину. И когда скорости превысили 200 км/ч, гонщики проявили интерес к песчаным отмелям на берегах

Здесь названы лишь несколько инженерных проблем, которые пришлось решать длинной веренице создателей «синих птиц» во главе с Кэмпбеллом. Но сколь бы ни были они сложными, главная тяжесть проблем ложилась на Кэмпбелла. Он считал, что его

достижения смогут способствовать укреплению престижа Англии в автомобильном мире, только когда все детали рекордных машин будут изготовлены в его стране. И он обращался к шинной компании «Данлоп», фабрике свечей зажигания KLG, фирме магне-



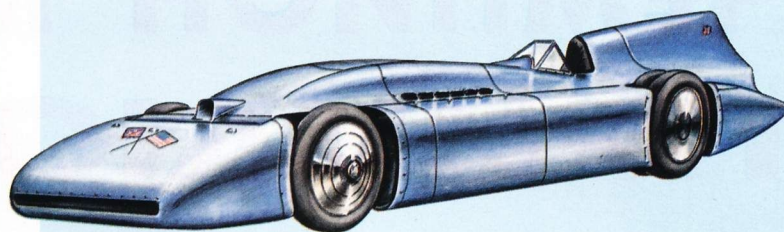
«Синяя птица-V» без кузова. Слева от сиденья гонщика, на переднем плане — большой бензобак. Цилиндр вакуумного привода воздушного тормоза. В задней части рамы (как и в передней) предусмотрены вертикальные цилиндрические гнезда для домкратов. Двускатные задние колеса с шинами размером 35х6,00 дюймов наружным диаметром 890 мм.



«Синяя птица-III» вышла на старт в начале 1931 года. Двигатель — «Нэпир-Шнейдер-Трофи» (12 цилиндров, 1450 л.с. при 3600 об/мин) с центробежным нагнетателем. Коробка передач заблокирована не с задним мостом, а с двигателем. Колеса — дисковые с шинами размером 35х6,00 дюймов спереди и 37х6,00 сзади. База — 3720 мм. Колея спереди — 1625 мм, сзади — 1570 мм. Длина — 7600 мм. Сухая масса — 3600 кг.



В 1937 году Кэмпбелл установил абсолютный рекорд скорости для моторных лодок — 208,365 км/ч. На этой лодке длиной 7015 мм и весом 2247 кг стоял тот же мотор, что и на «Синей птице-V». Для движения служили два двухлопастных винта диаметром 305 мм.



Кузов «Синей птицы-V» стал более обтекаемым и более длинным (8661 мм). Позади задних колес с каждой стороны — поворотные лопасти воздушного тормоза площадью 0,5 м². Изменена конструкция главной передачи: она имела две ведущие конические шестерни, и поэтому полуоси смещены на 37 мм в продольной плоскости. Автомобиль весил 5000 кг.

то ВТН, заводу радиаторов «Серк», производителю высокоточных шестерен ENV, с просьбой изготовить комплектующие для очередной «Синей птицы».

— Какая нам от этого выгода? Нам не нужна реклама — наши изделия и так хорошо известны, — возражали ему. Но промышленники слышали в ответ пространное изложение слов Китченера «Ваша страна нуждается в вас». Конечно, одни лишь громкие фразы нужного эффекта дать не могли. Работали и связи, и деньги. Но когда пришло время подобрать для «Синей птицы-IV» новый сверхмощный двигатель, даже связи и деньги не подействовали на фирму «Роллс-Ройс». Ее новый авиадвигатель в 2500 л.с. был окружен тайной. Его прочили для перспективных истребителей, а опытные образцы этих двигателей семейства «р» принесли британским авиаторам в 1929—1931 гг. немало успехов в гонках на Кубок Ж. Шнейдера.

Кэмпбелл уговаривал и доказывал, стыдил и хвалил, цитировал Китченера и в конце концов получил желанный двигатель в обмен на подписку о неразгла-

шении его технических данных.

Он и сам себе говорил: «Твоя страна нуждается в тебе» и поэтому взялся атаковать абсолютный рекорд скорости на воде за рулем гоночной моторной лодки «Синяя птица», когда ему исполнилось уже 54 года. На суше он достиг скорости 485 км/ч, на воде в 1939 году поднял рекорд до 228 км/ч.

Когда к 1946 году появились реактивные двигатели, сэр Малколм понял, что только они помогут выйти на качественно новый рубеж. В 1947 году «водоплавающая» «Синяя птица» с реактивным двигателем вышла на испытания. За рулем ее сидел 62-летний Кэмпбелл. Пришлось решать много неизведанных еще

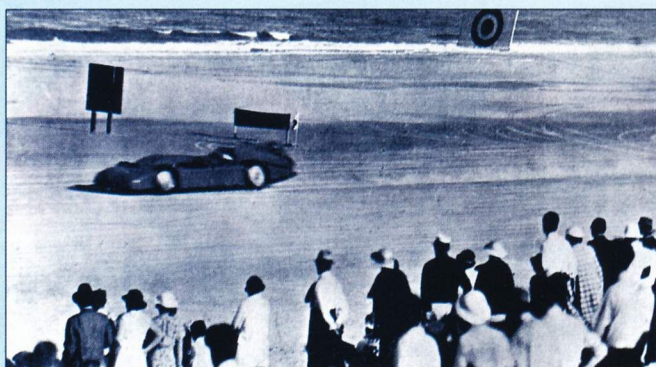
технических задач. Но сердечный приступ остановил неутомимого искателя приключений. Он умер в конце 1948 года.

Знамя поднял сын. Он методически совершенствовал реактивную «Синюю птицу» и в декабре 1964 года установил новый рекорд скорости на воде — 444,615 км/ч.

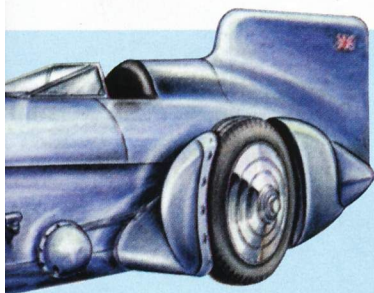
Параллельно Доналд Кэмпбелл вел работу по автомобилю «Синяя птица-KN7». Проектирование этой полноприводной машины с газотурбинным двигателем он начал в 1955 году. Ее испытания в Бонневиле в 1960 году закончились аварией. И 17 июня 1964 года установил новый абсолютный рекорд скорости на автомобиле — 648,709 км/ч. После этого пришло время продолжить эксперименты с лодкой.

Четвертого января 1967 года Доналд Кэмпбелл на реактивной лодке «Синяя птица» на озере Конистон показал в заезде «туда» скорость 482 км/ч. При заезде «обратно» произошла авария, и гонщик погиб.

Сто десять лет назад родился Малколм Кэмпбелл, выдающийся рекордсмен. Его имя, его достижения — вехи в истории автомобильного спорта. Я листаю свое досье. Смотрю на портреты его коллег и земляков Келпелма Ли Гиннеса, Эрнста Эддрджа, Парри Томаса, Хенри Сигрейва, Кайе Дона, Джона Кобба, которые боролись за абсолютные рекорды скорости на суше и воде. Удивительная вереница удивительных людей, всю свою жизнь отдавших погоне за синей птицей скорости. ▀



«Синяя птица-V» на Бонневиле в сентябре 1935 года. Давление в передних шинах равнялось 8,75 атмосфер, в задних — 7,7 атмосфер. Температура воды в системе охлаждения — 90, масла — 85 градусов. Давление наддува двигателя — 1,2 атмосферы. На каждый грамм протектора шины при полной скорости приходилось 908 грамм центробежной силы.



АБСОЛЮТНЫЕ РЕКОРДЫ СКОРОСТИ М. КЭМПБЕЛЛА

Дата	Автомобиль	Мощность двигателя, л.с.	Дистанция	Скорость, км/ч
25.9.1924	«Санбим»	350	1 км	235,215
21.7.1925	«Санбим»	350	1 км	242,749
4.2.1927	«Синяя птица-I»	502	1 км	281,434
19.2.1928	«Синяя птица-II»	900	1 миля	332,897
5.2.1931	«Синяя птица-III»	1450	1 км	396,040
24.2.1932	«Синяя птица-III»	1450	1 миля	408,779
22.2.1933	«Синяя птица-IV»	2500	1 км	438,490
7.3.1935	«Синяя птица-V»	2500	1 миля	445,227
3.9.1935	«Синяя птица-V»	2500	1 км	485,070

ЧЕМПИОН МИРА ИЩЕТ ПРИКЛЮЧЕНИЙ?

М. МЕДВЕДЕВ

Если уж «весь мир — театр, а люди в нем — актеры», то почему бы и мировое первенство по кольцевым мотогонкам не сравнить с многоактной пьесой? Или даже с сериалом, который по продолжительности вполне может поспорить с любой южноамериканской «слезовжималкой». Преданные любители мотогонок, возможно, обидятся на такое сравнение. Но придется их огорчить. Даже

пресловутые ленты о нелегкой судьбе незаконнорожденных детей по части сюжета могут дать сто очков вперед чемпионату мира. Во всяком случае той его части, которая носит громкое название «королевский» класс.

Всякий, кто наблюдал заезды «пятисоток» последние два сезона, не мог не заметить, что, несмотря на напряженную борьбу и красивейшие обгоны талантливых исполнителей, сюжет

этапов написан явным халтурщиком. Квалификация, как правило, остается за Майклом Дуэном и его «Хондой». Старту гонки австралиец будто не придает значения и за редким исключением проигрывает его. Зато затем быстро наверстывает упущенное, догоняет и обходит соперников, и в итоге выигрывает гонку. Никто не спорит, Дуэн — пилот самого высокого класса, замечательно талантливый, расчетливый и



аккуратный. Бесспорно и то, что "Хонда" оторвалась от своих конкурентов. Вместе с тем, наслаждаться борьбой за второе место — разве в этом привлекательность мотоциклетных гонок? В прошлом номере АМС мы писали, что, к счастью, в чемпионат класса 500 см³ вернулась-таки интрига. Слово халтурщика-сценариста заменили свежим парнем. Кто знал, что почти сразу же после этого сюжет мотогонок Гран-при вернется в прежнее русло? Правда, напроць лишенный фантазии горе-писатель взял и прилепил к старой истории новый финал.

Пятый этап чемпионата мира ознаменовался возвращением мотоциклетных гран-при на знаменитую немецкую гоночную трассу "Нюрбургринг". Долгих пять лет ФИМ обходила стороной расположенный у живописного подножия возвышенности Эйфель автодром, отдавая предпочтение Хоккенхайму — более быстрому и зрелищному. Но в нынешнем году "Хоккен-



хаймринг Гмбх" заявил о нехватке средств, и пестрый караван первенства мира вместо юго-восточной двинулся в центральную Германию. Сегодняшний "Нюрбургринг" — это совсем не та трасса, длинной в 25 километров, на которой едва не погиб Ники Лауда. После реконструкции она заметно сократилась — до четырех с половиной километров и получила у болельщиков прозвище "скучной" — из-за большого числа среднескоростных поворотов. Гонщики же сразу нарекли "Нюрбургринг" безопасным, благодаря обилию широких поворотов и глубоким песчаным ловушкам.

Пять лет для переживающего смену поколений "королевского" класса срок немалый. Потому-то из фаворитов "пятисоток" с местным кольцом хорошо знакомы лишь Дуэн, Кевин Шванц и Лука Кадалора. Причем хорошие впечатления о Нюрбурге оставались лишь у последнего. "Как же, как же, хорошо помню, как именно здесь девять лет назад я выиграл первый Гран-при в "осьмушках", а двумя годами позже впервые стал лучшим в классе 250 см³", — предавался приятным воспоминаниям итальянец. Дуэну же поминать добрым словом Нюрбург не за что, пять лет назад именно здесь австралиец попал в тяжелую аварию.

А вот Шванц, возможно, никогда больше не появится в седле гоночного мотоцикла. После того, как техасец отказался от участия в Гран-при Испании, он заявил, что заканчивает свою гоночную карьеру. Команда "Лаки Страйк Сузуки" все еще надеется, что Шванц изменит скоропалительное решение и вернется в строй к Большому призу Италии. Однако причину поведения американца следует искать не в области физической подготовки, а скорее психологической. Ведь Кевин стал чемпионом в 1993 году лишь благодаря падению и травме тогдашнего фаворита Уэйна Рэйни. А год назад так и не сумел доказать законность своих притязаний на титул, не попав даже на пьедестал. С началом же

Майкл Дуэн и его "Хонда" — самый быстрый дуэт последних двух сезонов.

нынешнего сезона выяснилось, что Шванц уступает и новому товарищу по команде, Битти. И такое развитие сюжета оказалось американцу явно не по вкусу. В сердцах он даже решил "выключить телевизор".

Большинство же гонщиков "королевского" класса знали о возможностях и особенностях "Нюрбургского кольца" лишь понаслышке. А для некоторых квалификационные заезды в пятницу стали первым знакомством с "Нюрбургрингом" за рулем "пятисоток".

И уже первый день тренировок принес по

В 31 год Кевин Шванц, право же, слишком рано засобиравшись на заслуженный отдых.





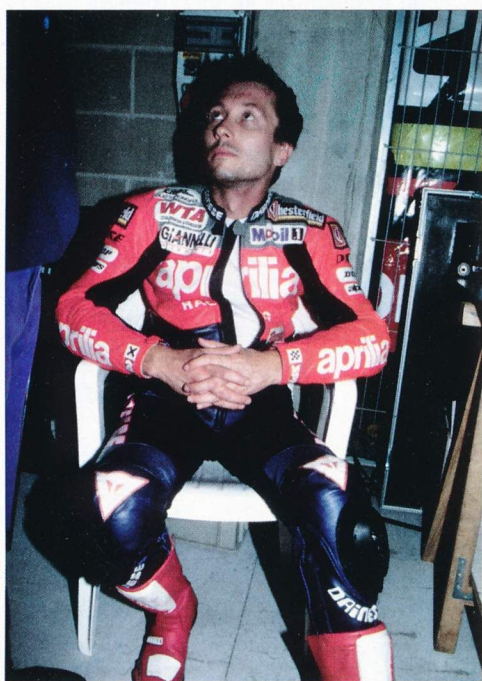
Дарил Битти впервые всерьез претендует на звание чемпиона мира.



крайней мере две неожиданности. Лучшее время установил Лорис Капиросси, а чемпион мира неожиданно и "очень болезненно", как сообщалось, упал. Охочие до сенсаций журналисты вмиг оповестили о том, что Мик сломал руку. Впрочем, многие уже стали привыкать, что к подобным сообщениям следует относиться с осторожностью. Из Хереса информационные агентства передали об ужасных травмах Лориса Реджиани, а всего две недели спустя итальянец в составе "Априлии" участвовал в гонке на "Нюрбургринге". Поэтому мало кто удивился, узнав, что у Дуэна всего лишь сломан палец. Тем не менее и с этой травмой — вовсе не шуточной — австралийцу в субботу удалось совершить маленький подвиг. Мик сбросил со своего времени секунду и завоевал "поул-позишн".

Вспоминаете незамысловатый сюжет Гран-при "пятисоток" — сначала успех в квалификации, затем неторопливый старт? Все в точности так и произошло на немецком этапе чемпионата — пока Дуэн копался, вперед ушли Битти, Кадалора, Альберто Пуиг. Не отличались разнообразием действий первые круги гонки — перед напором чемпиона мира

35-летний Лорис Реджиани — самый опытный гонщик чемпионата мира во всех трех классах. Свой первый Гран-при он завоевал еще в 1980 году.



претенденты сдавались один за другим. Но мы уже отметили, что автор сценариев мотоциклетных гран-при добавил в неизменный сюжет пару новых штрихов.

Во-первых, место прошлогоднего "оппонента N1" Швантца, занял Дарил Битти. Именно курчавый уроженец Чарлевилля, что в австралийском штате Квинсленд, отобрал у Дуэна победу в Сузуке, по очкам обошел его в Хересе и был главной головной болью Мика в Нюрбурге. Пилот "Лаки Страйк Сузуки" дольше других сопротивлялся решительным и настойчивым атакам Мика. На пятом круге Дуэн нашел-таки лазейку в плотной обороне своего соотечественника и вышел в лидеры. Но тут произошел досадный сбой. Мик весь гоночный уик-энд жаловался на плохую управляемость мотоцикла. Быть может, отчасти причиной тому были покрышки, которые в итоге и стоили ему Гран-при. Сначала проблемы с задним колесом вынудили его пропустить Битти вперед. А на девятом круге, когда Мик уже снова находился в лидерах, задняя шина лопнула, отправив австралийца прямо-ком в песчаную ловушку.

Битти ничего не оставалось, как просто докатиться до финиша, а взор зрителей могла лишь усладить острейшая дуэль Кадалоры и Синичи Ито. Победителем которой в конечном счете стал итальянец, красиво обошедший японца в предпоследнем повороте последнего круга. А Битти, финишировавший десятью секундами раньше, уже давал интервью: "Приятно увеличить отрыв, но еще рановато думать о чемпионской короне!"

Действительно, сейчас, когда минуло лишь пять гонок сезона, всерьез размышлять о звании чемпиона мира не время. Но почему бы не помечтать? Тем более, что впервые за четыре сезона выступлений в Гран-при у Дарила появились шансы на титул. Однако не исключен и такой вариант: чемпиону мира надоел дурацкий сценарий и он сам себе хочет осложнить жизнь, а зрителям устроить волнующее зрелище. ▀

Обеспокоенная возможным уходом Швантца, "Сузуки" подыскивает техасцу замену. Среди наиболее вероятных кандидатов: нынешний сменщик Кевина — англичанин Шон Эммет, талантливый молодой "частник" из Испании Хуан Борха и даже четырехкратный чемпион мира Эдди Лоусон!

Оскар Руми — владелец команды в первенстве мира в классе супербайк изыскивает средства для замены своего пилота Саймона Крафара Джоном Косински.

Вместо Гран-при США, уже в этом году скорее всего состоится гонка в Имоле.

"Сузуки", ободренная успехами Битти, предложила австралийцу двухгодичный контракт с третьим сезоном на выбор. Команда также продлила договор о рекламе с компанией "Бритиш-Американ Тобакко", представляющей марку "Лаки Страйк".

Австрийский Гран-при в Целтвеге, возможно, войдет в календарь чемпионата мира-96.

В Хересе за гонками четвертого этапа чемпионата мира наблюдали 120 тысяч зрителей. Любопытно, что через неделю Гран-при Испании формулы 1 посетили 53 тысячи болельщиков.

5 этап Гран-при Германии

21 мая, Нюрбург, 27 кругов, 123,012 км

1. Д.Битти	AUS	Suzuki R6V-Г	3	46.01.392
2. Л.Кадалора	I	Yamaha YZR500	2	—9.874
3. С.Ито	J	Honda NSR500	6	—9.967
4. А.Кривиль	E	Honda NSR500	9	—11.706
5. А.Пуиг	E	Honda NSR500	8	—12.399
6. Л.Капиросси	I	Honda NSR500	4	—25.780
7. А.Барруш	BR	Honda NSR500	7	—33.342
8. Н.Абе	J	Yamaha YZR500	10	—33.787
9. Л.Реджиани	I	Aprilia RSV400	5	—52.853
10. Х.Борха	E	ROC Yamaha	12	—1.02.666

Сошли:			Место на	Причина
круг:			старте:	
9 М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	1	авария

"Поул-позишн": 1.40.437 (163,302 км/ч). Лучший круг: Дуэн — 1.41.084 (162,257 км/ч). Личный зачет: 1. Битти — 99 очков; 2. Дуэн — 70; 3. Пуиг — 67; 4. Кадалора — 66; 5. Кривиль — 61; 6. Барруш — 40; 7. Ито — 39; 8. Абе — 35; 9. К.Швантц (USA, "Сузуки") — 34; 10. Борха — 29. Командный: 1. Honda - 111; 2. Suzuki - 99; 3. Yamaha - 68; 4. ROC Yamaha - 32; 5. Aprilia - 26.

ЛЕ-МАН ЖИВАЯ ВОДА ЛЕ-МАНА

А. МЕЛЬНИК

Помните классический рецепт оживления сказочных персонажей, серьезно пострадавших в схватке с разнообразными чудотворными? Прежде чем напоить бездыханного героя живой водой, его полагалось сначала сбрызнуть водою мертвой. Похоже, нечто подобное произошло с 24-часовой гонкой в Ле-Мане.

Состязания, которые с начала двадцатых по семидесятые годы занимали в мировом автоспорте особое, привилегированное положение, к началу девяностых дышали на ладан. С какой тоской вспоминали болельщики со стажем великие битвы "парней Бентли" с питомцами "Патрона Бугатти", жаростные схватки "диких кошек" "Ягуара" и алых "мазерати", поединки "Давида из Маранелло" с "фордовским Голиафом", блестящие победы и трагические поражения "Порше", "Мерседес-Бенца", "Альфы-Ромео", "Астон-Мартина", "Матры", "Лянчи" и многих других. Даже американцы, с пренебрежением относящиеся к европейским автогонкам, посылали на кольцо Сартэ самых сильных своих пилотов. Что уж говорить о великих мастерах руля из Европы, Австралии, Южной Америки! Неспроста ведь собирались в Ле-Мане чуть не полмиллиона зрителей.

Но мало-помалу засилье "Порше", частые смены требований, бесконечные споры между организатором 24-часовых гонок, "Западным автоклубом", и ФИА привели к тому, что "Ле-Ман" захирел. И когда казалось, что знаменитая гонка окончательно умирает, Международная федерация, образно говоря, дала ей хлебнуть мертвой воды, отменив чемпионат мира в гонках на выносливость.

Последствия можно было наблюдать в прошлом июне. На старте "Ле-Мана-94" не было ни одной настоящей заводской команды, ни одного по-настоящему громкого имени. Полупустые трибуны довершали картину: старость, дряхлость, смерть...

И вдруг... О, чудо — заявки на участие в "Ле-Мане-95" подали 102 экипажа! Заводские команды

обещали выставить "Феррари", "Порше", "Мак-Ларен", "Тойота", "Ниссан", "Ягуар", "Астон-Мартин", "Ламборгини", "Хонда". Не говоря уже о малюсеньких, но все же фирменных "Кураж", WR, "Кудзу", "Боннэ", "Маркос", "Каллауэй", "Листер".

Функционеры "Западного автоклуба" довольно потирали руки, даже несмотря на то, что им пришлось изрядно поломать голову, решая, кого допустить на старт. Ведь принять участие в 24-часовых состязаниях на кольце Сартэ по традиции могут лишь 48 автомобилей. В результате 26 заявок было отклонено. С оставшимися поступили следующим образом: два десятка экипажей получили персональные приглашения, еще 56 должны были оспаривать 28 вакансий в квалификационных заездах.

Но может быть, столь яркий всплеск интереса к "Ле-Ману" — явление временное? И узнав о квалификации, многие откажутся от дорогого удовольствия? Ничуть не бывало! Да, конечно, "отказники" нашлись — вынуждены бы-

ли снять вторые экипажи "Ламборгини" и "Хонда", обидевшись на руководство американской серии IMSA (см. "АМС — Автоспорт" N 4, 1994 г.), прекратила работу над прототипами класса "Уорлд Спорт Кар" немецкая "Порше". Однако большинство остальных в Ле-Ман приехали.

И результаты квалификации обнадеживали. Победители заездов Б. Воллек и Ф. Лагорс на "Кураж-С34-Порше" показали время на полторы секунды лучше, нежели самый быстрый экипаж год назад. Да и время наиболее тихой машины оказалось на 20 секунд лучше самого медленного квалификационного круга "Ле-Мана-94". А три автомобиля, расположившиеся всего лишь в рядах запасных, годом раньше могли бы рассчитывать на места в середине второго десятка стартового протокола!

Кто же окропил "Ле-Ман" живой водой? Оказывается, та же ФИА, что совсем недавно приговорила было гонки на выносливость. Учрежденный в нынешнем сезоне Международ-

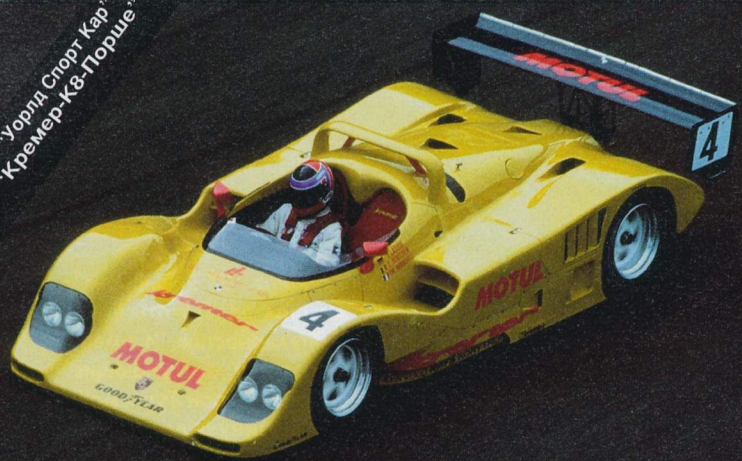
ный чемпионат "GT Эндюранс" сразу же стал пользоваться немалой популярностью. И именно его участники, выступающие на суперкарах "Гран Туризмо", составили львиную долю претендентов на победу в Ле-Мане.

Одноместных гоночных прототипов классов "Уорлд Спорт Кар", "Ле-Ман-Прото-1" и "Ле-Ман-Прото-2" выйдет на старт 24-часового состязания всего лишь 11. Остальные — легковые машины категории GT, разбитые на два класса в зависимости от степени подготовки. Наибольший интерес вызывают, конечно, суперавтомобили GT1 (минимальная масса 1000 кг, двухместный кузов, 120-литровый бензобаки). Лучшие из них — "Мак-Ларен-F1-GTR", "Феррари-F40-GT-E", "Порше-911-Битурбо" — располагая мощностью 480—650 л.с., вполне могут бросить вызов спортпрототипам.

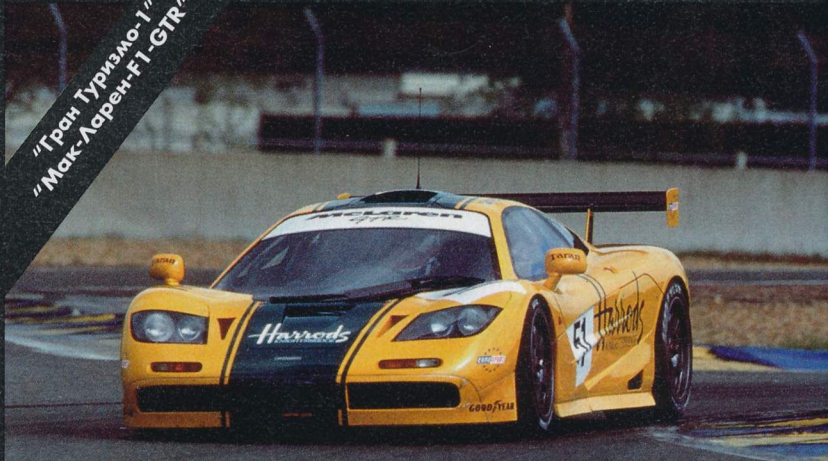
На следующих страницах мы представляем вам некоторых участников нынешнего "Ле-Мана". А о том, как прошли эти состязания, мы расскажем в следующем номере. /



"Уорлд Спорт Кар"
"Кремер-К8-Порше"



"Гран Туризмо-1"
"Мак-Ларен-F1-GTR"



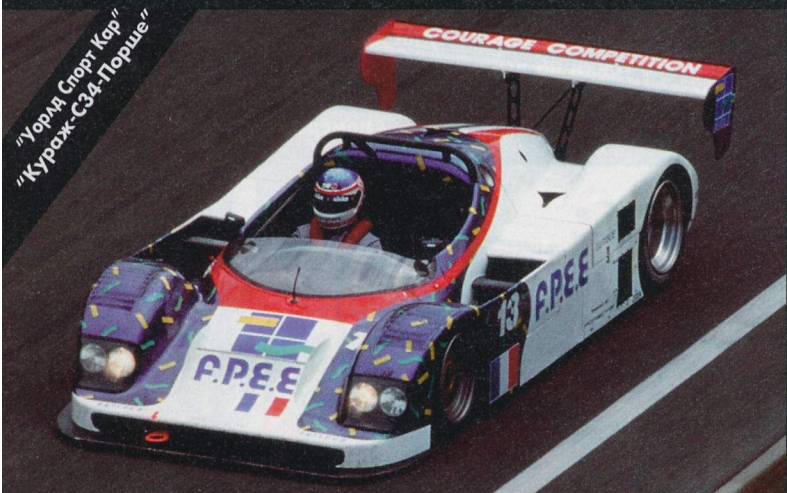
"Уорлд Спорт Кар"
"Кураж-С41-Шероле"



"Гран Туризмо-1"
"Порше-911-Битурбо"



"Уорлд Спорт Кар"
"Кураж-С34-Порше"



"Гран Туризмо-1"
"Феррари-400-GT-E"



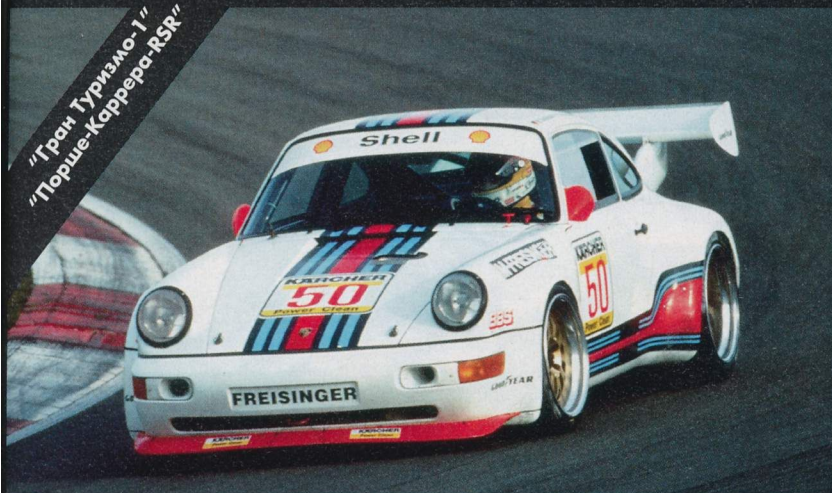
"Ле-Ман Прото-2"
"WR-LM94-Пежо"



"Гран Туризмо-1"
"Листер-Шторм"



"Гран Туризмо-1"
"Порше-Каррера RSR"



"Гран Туризмо-2"
"Комодор Супер-Накнурал-ЦМ"



"Гран Туризмо-1"
"Астон-Мартин DB7LM"



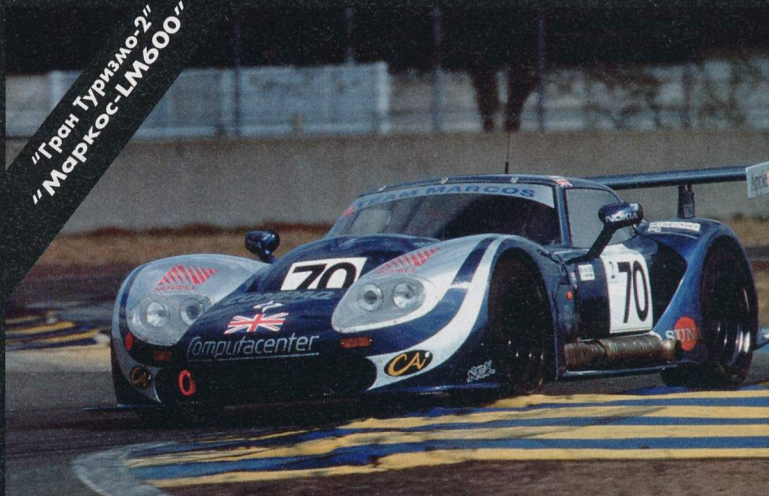
"Гран Туризмо-2"
"Вентури-600LM"



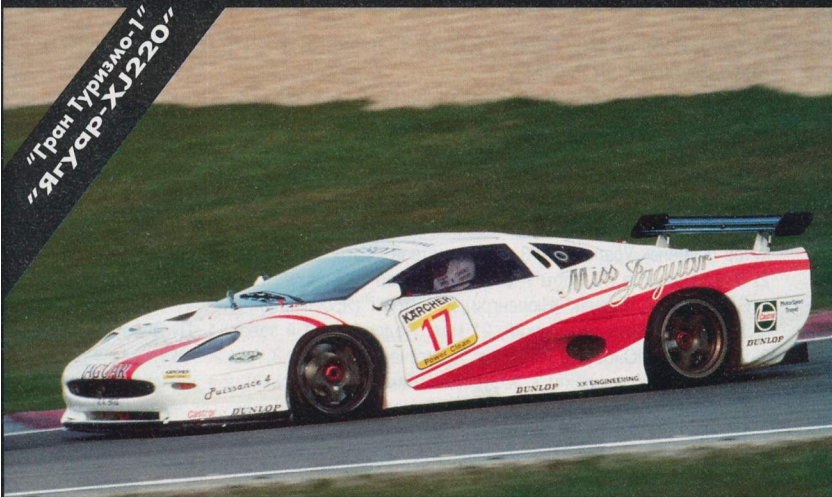
"Гран Туризмо-1"
"Феррари-Г40-LM"



"Гран Туризмо-2"
"Маркос-LM600"



"Гран Туризмо-1"
"Ягуар-XJ220"



"Гран Туризмо-2"
"Вентури-400GTR"



ПЕТУХ, ГУСЫНЯ И ПОРОСЕНОК

А. РОССОХА

Самые настоящие! Да вдобавок еще и живые. Вот такие, прямо скажем, не самые традиционные призы приготовили участникам чемпионата России по автокроссу на легковых автомобилях и багги организаторы первого этапа в Нижнем Ломове. На 1800-метровой трассе "Золотой колос", проложенной по склонам холма и прилегающей к нему равнине, зрители увидели все классы легковых ав-

томобилей и два класса багги. Конечно, среди первых трех (дивизионы 1/1, 1/2 и 2) основными претендентами на победу считались заводские гонщики из Тольятти и Нижнего Новгорода. И если Омар Кахишвили в дивизионе 1/1, равно как и представитель торговой фирмы "Нижегородец", торгующей машинами ГАЗ, Виктор Тютин в Д-1/2, подтвердили свои притязания на победу, то прошлогодний чемпион



в Д-2 (полноприводные автомобили) Борис Котелло в финальном заезде вынужден был сойти из-за заклинившей коробки передач. Этой неудачей воспользовался Александр Миронов, доведя свой "Алеко-1860i-Квадро" до победного финиша.

Борьба в обоих классах багги, где заводских гонщиков нет, была гораздо более напряженной. Даже несмотря на понесен-

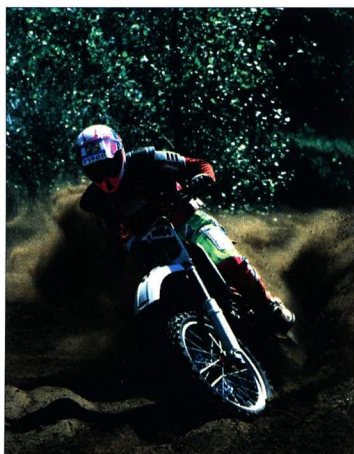
ные в межсезонье потери, упорства в сражениях "баггистов" не уменьшилось.

А на финише всех — даже тех, кому не достались ни петух, ни гусыня, ни поросенок — ожидали памятные подарки в виде набора продукции местного ликеро-водочного завода. Что, как вы понимаете, произвело неизгладимое впечатление на всех кроссменов.



ДЕБЮТАНТ МЕТИТ В ЧЕМПИОНЫ

Б. ЛОГИНОВ



В. Князев

Похоже, самым сильным регионом в российском профессиональном мотокроссе становится Урал. Напомним, что в прошлом году чемпионский титул в высшей лиге выиграла команда челябинской Специализированной детско-юношеской спортивно-технической школы. А ныне в первой после двух этапов уверенно лидирует СДЮСТШ из го-

рода Каменск-Уральский, прежде никогда не выступавшая в российских чемпионатах среди профессиональных коллективов.

Школа эта, как и челябинская, — одна из старейших в стране. Она сумела выжить в условиях жесточайшего дефицита в финансировании подобных спортивных организаций. Более того, с помощью местных властей Каменск-Уральска, завода "Мотор-деталь" там нашли средства для закупки современных японских мотоциклов и строительства новой кроссовой трассы.

Особенно сильны воспитанники школы в младших возрастных группах — подростковой (12—15 лет) и юниорской (15—21 год). На первых двух этапах, состоявшихся в Костроме и Каменск-Уральском, они выиграли 15 призовых мест из 24. И это при солидной конкуренции со стороны юных спортсменов: ведь в первой лиге чемпионата России выступают 13 команд.



В. Князев

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО МОТОКРОССУ СРЕДИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КОМАНД

Первая лига. I этап, Кострома, 7 мая. Подростки (80 см³). 1-й заезд: 1. И.Хранов; 2. В.Будько (оба — СДЮСТШ, Каменск-Уральский); 3. В.Азоров ("Горняк", Нюрнгра). 2-й заезд: 1. И.Пугачев; 2. Будько (оба — СДЮСТШ, Каменск-Уральский); 3. Д.Шалайкин ("Горизонт", Кострома). Юниоры (125 см³). 1-й заезд: 1. В.Хомицевич; 2. И.Щебет; 3. М.Соколов (все — Каменск-Уральский). 2-й заезд: 1. Хомицевич; 2. Соколов; 3. Д.Щадрин ("Утес", Трехгорный). Мужчины (250 см³). 1-й заезд: 1. А.Зорин ("Горизонт"); 2. П.Лоскутов (Каменск-Уральский); 3. И.Бурмистров ("Шторм", Ярославль). 2-й заезд: 1. Зорин; 2. В.Моисеев ("Шторм"); 3. М.Панкратов ("Юность", Скопин). Командный зачет: 1. СДЮСТШ; 2. "Горняк" (Нюрнгра), 3. "Шторм" (Ярославль).

II этап, Каменск-Уральский, 21 мая. Подростки. 1-й заезд: 1. Пугачев; 2. Будько; 3. В.Муравых ("Юность"). 2-й заезд: 1. Пугачев; 2. Будько; 3. Азоров. Юниоры. 1-й заезд: 1. Щебет; 2. Хомицевич; 3. А.Суворов (Каменск-Уральский). 2-й заезд: 1. Хомицевич; 2. Соколов; 3. П.Иовлев ("Холмогорец", Ноябрьск). Мужчины. 1-й заезд: 1. Лоскутов; 2. В.Родин ("Юность"); 3. В.Завгородный ("Утес"). 2-й заезд: 1. В.Сайдулин (СДЮСТШ); 2. Лоскутов; 3. А.Вахитов ("Иж-Планета", Ижевск). Командный зачет: 1. СДЮСТШ; 2. "Горняк"; 3. "Шторм".



ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО АВТОКРОССУ

I этап. Нижний Ломов, 21 мая. Дивизион 1/1: 1. О.Кахшвили — 20 очков; 2. В.Дудин (оба — Тольятти) — 15; 3. Ю.Выхрестюк (Воронеж) — 12; 4. Е.Мокринский (Тольятти) — 10; 5. М.Дмитриев (Пенза) — 8; 6. В.Колесов (Тольятти) — 6. Дивизион 1/2: 1. В.Тютин — 20; 2. Н.Демидов (оба — Ниж. Новгород) — 15; 3. В.Редькин — 12; 4. Д.Демидов (оба — Пенза) — 10; 5. С.Митрофанов (Самара) — 8; 6. В.Загайнов (Ниж. Новгород) — 6. Дивизион 2: 1. А.Миронов (Москва) — 20; 2. В.Джежела — 15; 3. В.Горшков — 12; 4. О.Кахшвили — 10; 5. Е.Мокринский — 8; 6. Б.Котелло (все — Тольятти) — 6. Дивизион 3/5: 1. В.Скиба (Тольятти) — 20; 2. В.Николаев (Набережные Челны) — 15; 3. Б.Цеханович (Балаково) — 12; 4. Д.Попов (Полевской) — 10; 5. С.Вахрушин — 8; 6. А.Жуков (оба — Москва) — 6. Дивизион 3/6: 1. Ф.Бадретдинов (Набережные Челны) — 20; 2. П.Фортыгин (Тольятти) — 15; 3. Ю.Кузьмичев (Москва) — 12; 4. Н.Коробейников (Тольятти) — 10; 5. Л.Шляхтинский (Волжский) — 8; 6. В.Каменев (Новокузнецк) — 6.

КАРТИНГ ОКАЗАЛСЯ НА УЛИЦЕ

В. КРЮЧКОВ

Печально, но в Тольятти — нашей автомобильной столице нет специальной трассы для картинга. Поэтому соревнования, посвященные 50-летию Великой Победы, проводили на одной из городских магистралей неподалеку от дворца спорта "Юбилейный". Не было и спонсоров. Все организаци-

онные хлопоты, как, впрочем, и расходы на призовой фонд, взяли на себя организаторы — спортивно-технический клуб "Лада".

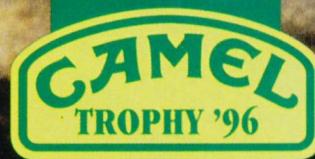
Не так давно на состязаниях в Тольятти собиралось почти двести участников. Увы, в этом году стартовали только восемьдесят четыре.

Тольятти, 1 мая. Класс "Пионер": 1. Д.Брагин (Тольятти); 2. Г.Новичков (Пенза); 3. И.Шустов (Н.Челны). Класс "Кадет": 1. А.Помшин; 2. С.Червяков (оба — Тольятти); 3. Н.Афиногенов (Н.Майна). Класс "Союзный" — юноши: 1. А.Киреев; 2. Е.Горин; 3. В.Кухлевский (все — Тольятти). Класс "Союзный": 1. А.Тягло (Н.Майна); 2. Р.Козявин; 3. В.Федоров (оба — Тольятти). "Формула К": 1. И.Будин; 2. А.Гусельников; 3. Л.Дикушин (все — Тольятти). "Формула ЧЗ": 1. Гусельников; 2. Д.Кислицин (Тольятти); 3. В.Кузьмин (Н.Челны). Заезд ветеранов: 1. В.Кислицин; 2. В.Алексеев; 3. Б.Романенко (все — Тольятти).

CAMEL TROPHY '96



Российский национальный оргкомитет "Camel Trophy" приглашает всех любителей приключений испытать свои силы в отборе претендентов на "Camel Trophy '96", который состоится в сентябре-октябре 1995 года. Претенденты должны быть гражданами России в возрасте 21-40 лет. К участию в "Camel Trophy" приглашаются как мужчины, так и женщины. Анкету следует направить в Оргкомитет не позднее 31 августа 1995 года по адресу: г. Москва, 117418 а/я 56 "Camel Trophy". Желаем удачи!



Фамилия _____
Имя _____
Год и дата рождения _____
Адрес _____

Ваш вес _____ Ваш рост _____
Телефон _____
Профессия _____

- Есть ли у Вас водительское удостоверение (категория) _____
- Есть ли у Вас личный автомобиль _____
- В какой степени Вы владеете английским языком (подчеркнуть):
а) учил, но не было разговорной практики.
б) могу разговаривать на отдельные общие темы.
в) достаточно бегло.
г) свободно.
- Какие у Вас есть спортивные достижения _____
- Умеете ли Вы плавать _____



ДРУЗЬЯ ПОЗНАЮТСЯ В БЕДЕ

А. ДМИТРИЕВ

Давно канул в Лету Кубок мира и дружбы социалистических стран. Нет уже и самих социалистических стран. А многие уверяют, что и дружбы никакой нет и не было. Да вот только где бы ни встретились сегодня картингисты и кольцевики, кроссмены, гаревики, раллисты из бывших братских стран, только и разговору: как бы опять поездить нам всем вместе. Потому как с авто- и мотоспортом у всех просто беда. Занятие это дорогое, и если

раньше поддерживалось государством, то теперь теплится лишь на энтузиазме немногих удачливых гонщиков-бизнесменов. Соревнований проводится все меньше, стартовые списки — все короче.

Но не зря говорят, что друзья познаются в беде. В прошлом году чешский автоклуб совместно с фирмой "Форд" учредил Кубок для автогонщиков-кольцевиков.

В состязании, проходящем в этом году на трассах в Брно, Мос-

те, Познани, Риекке и на "Хунгаро-ринге" на одинаковых машинах формулы "Форд-1600" могут участвовать ВСЕ желающие. Нужно лишь быть не моложе 16 и не старше 20 лет, иметь международную гоночную лицензию, заплатить стартовый взнос (20 тысяч крон, что приблизительно равно 800 долларов) и арендовать у организаторов автомобиль (это удовольствие обойдется в 250 тысяч крон). Причем, как уверяют организаторы,

они будут просто счастливы видеть у себя молодых пилотов из России, Украины, Белоруссии и других стран бывшего СССР.

В том, что это действительно так, уже убедился 19-летний Александр Никитин из Владимира. Серебряный призер прошлогоднего чемпионата России по картингу при помощи фирмы РУСО нынешней весной отправился к гостеприимным чехам. И уже на втором этапе, проходившем в середине мая в Мосте, занял второе место на старте. До финиша, правда, Александру добраться не удалось, но начало положено. И ведь есть за что бороться — победитель каждого из восьми этапов получает 800 долларов, а всего чемпионата — двадцать тысяч. Вот что значит настоящая дружба.

THE LEGEND
IN ADVENTURE

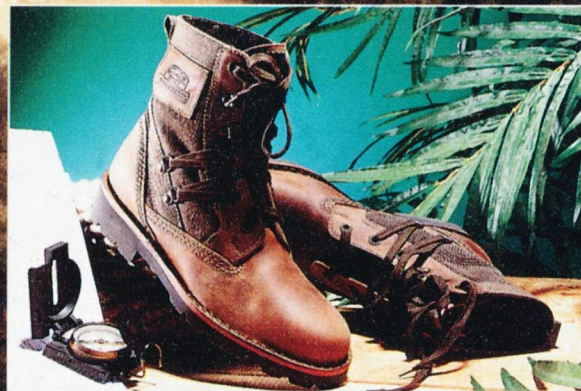
CAMEL
TROPHY
ADVENTURE WATCHES

Часы "Camel Trophy" для приключений. Никакие другие часы не могут подтвердить, что они прошли проверку "Camel Trophy". 19 дней и 2,5 тысячи километров испытаний и радостей, поджидающих в самых труднодоступных уголках земли. Команды многих стран сообщают противополо- ставят свою смекалку, силу и храбрость трудностям, которые готовит для них "Camel Trophy". Когда команды работают сообща, чтобы продвигать конвой машин по дороге одного из последних великих приключений, развивается уникальное чувство товарищества. В этой увлекательной аванюре незаменимы часы "Camel Trophy".

Для искателей приключений, которым дорого время.



Надежное снаряжение - залог успеха. Оно обязательно включает обувь, которая выдержит экстремальные климатические условия, грязь, проливные тропические дожди и песчаные бури. Обувь "Camel Trophy", выполненная в модном стиле грубоватой прочности, предназначена для универсального использования. Коллекция разработана на основе многолетнего опыта для обеспечения максимального комфорта.



THE LEGEND
IN ADVENTURE

CAMEL
TROPHY
ADVENTURE BOOTS

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

I. КРОССОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ
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 наличии имеются также модели 1995г.

II. МОТОЦИКЛ С КОЛЯСКОЙ
ZABEL-EML - 13.200 USD

III. 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



SHOEI
Arai
BELL
PREMIER
BROFFIO
SINISALO
BAYARD
LFC
JIT
apirestars
KAYAK
YOKO
FOX
SCOTT
Rothel
PRP GRIP
Twin Air
MOTOREX
MICHELIN
DUNLOP

Бесконечное движение к Совершенству

Фирма SAAB – официальный дистрибьютор
KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES LTD. в России –
предлагает весь спектр кроссовых мотоциклов
60 см³, 80 см³, 125 см³, 250 см³, 500 см³ моделей
1995 г. и запасные части к ним.



103012, Москва, ул. Варварка, д. 3, комн. 67.
Тел./факс: (095) 298-35-11



Магазин

«Книжная лавка «За рулем»
предлагает оптом и в розницу
широкий ассортимент
литературы по отечественным
и зарубежным автомобилям.

107082, г. Москва,
ул. Бакунинская, 72.
Тел.: 261-71-81, 267-30-65.





Сегодня это кажется фантастикой. Но в середине шестидесятых было реальностью — советские гонщики на советских мотоциклах занимали первый ряд на старте Гран-при, завоевывали места на пьедестале почета этапов кольцевого чемпионата мира.

Это тем более удивительно, что в те годы первенство мира по кольцевым мотогонкам называли чемпионатом европейских гонщиков на японских мотоциклах. Определение удивительно меткое: сколько бы пилотов ни выходило в те годы на старт на мотоциклах самых прославленных марок, на пьедестал почета поднимались представители японских заводов. Фирмы из Страны восходящего солнца, окрепшие во время бума моторизации у себя дома, ринулись на завоевание зарубежных рынков, и мотогонки оказались отличной рекламой. Только машины итальянского графа Доменико Агусты смогли отстоять честь старушки Европы в "пятисотках". Но и это случилось скорее потому, что японцы продавали на мировых рынках мотоциклы умеренных кубатур и в "королевский" класс покуда не лезли.

И все же в некоторых классах европейцы продолжали отчаянно сопротивляться "ветру с востока". В четвертьлитровом классе в 1963 году на первом плане оказалась схватка двух соперников, обстоятельства которой заставляют прибегнуть к избитому сравнению с поединком Давида и Голиафа. За спиной чемпиона мира родезийца Джима Редмана, выступавшего на четырехцилиндровой "Хонде" — мощь крупнейшего в мире мотоциклетного концерна, который мог позволить себе выложить за один сезон 10 миллионов долларов. А в руках Тарквинио Провини — одноцилиндровый "Морини", произведение маленькой итальянской фабрики, бюджет которой был настолько скромным, что к новому сезону она могла подготовить лишь один мотоцикл. И все же Провини, используя превосходство своей машины в управляемости, несколько раз смог вырвать у Редмана победу на этапах и к концу сезона сохранял неплохие шансы на мировую корону. Воодушевленные возможной победой соотечественника, Федерация мотоспорта Италии и итальян-

янский спортивный комитет собрали средства на постройку второго мотоцикла. В Италии, где ему ассистировал юный Джакомо Агостини, и в Аргентине, где второй мотоцикл был предоставлен ветерану Уго Мазетти, Тарквинио вновь опередил Редмана. Но последний этап проходил в Японии, на трассе, являющейся фактически испытательным полигоном "Хонды". Прекрасно с ней знакомый, Редман выиграл гонку, обеспечив себе и "Хонде" чемпионский титул.

Третьей силой в японо-итальянском споре выступала "Ямаха". Убедившись в бесперспективности создания гоночного мотоцикла на основе серийного мотора, она подготовила 250-кубовую машину, скопированную с MZ — два цилиндра с воздушным охлаждением и дисковыми золотниками на впуске. Очень быстроходная, "Ямаха-RD56" привела японца Фумио Ито к победе в Бельгии и к "бронзе" в итоге.

Так что не подумайте, что первоклассные гонщики появились на Дальнем Востоке лишь в 1993 году! Японские фирмы предпочитали европейских пилотов лишь потому, что те были лучше знакомы с трассами Европы, где проходила львиная доля этапов первенства. Сыграли свою роль, видимо, и соображения психологического порядка — ведь на японского гонщика, побеждающего на японском мотоцикле, смотрели как на завоевателя. И совсем другое дело, если за рулем "Хонды" сидел любитель публики...

Сам же MZ, увы, вновь не смог проявить своих достоинств из-за продолжавшейся визовой дискриминации гонщиков ГДР. Блестящие характеристики немецкой машины, получившей в 1963 году жидкостное охлаждение, подтвердили итоги Большого приза ГДР на "Заксенринге". Первым к финишу пришел англичанин Майкл Хейлвуд, вторым — его соотечественник Алан Шеперд, и лишь третьим — Редман на "Хонде".

Сезон-63 был последним, когда Тарквинио Провини блистал на первых ролях. В следующем году он пересел на итальянский же "Бенелли", решив, что четырехцилиндровый двигатель этой машины перспективней. Увы, мотоцикл оказался чудовищно

тяжел, и Провини, чудом выиграв одну гонку, закончил сезон лишь пятым.

А Редману пришлось отбиваться в 1964 году от атак "Ямахи", неожиданно резко прибавившей в результативности, несмотря на то, что конструкция двухцилиндрового двухтактного двигателя осталась практически неизменной. Она лишь решила последовать примеру "Хонды", сменив гонщиков-японцев на англичанина Фила Рида и канадца Майкла Даффа. Оказалось, что "Хонда" слишком уверовала в непобедимость своих четырехцилиндровых машин. Редман занял лишь второе место в чемпионате — вслед за Ридом.

MZ в 1964 году решил обойти визовый вопрос, пригласив Шеперда. Алан выиграл стартовый этап в США (правда, в отсутствие гонщиков на японских мотоциклах) и по итогам всей серии завоевал бронзовую медаль. Перед последней гонкой, в Японии, он получил предложение от "Хонды". Но знакомство с новым мотоциклом оказалось роковым: упав, Шеперд получил травму головы. Он выжил, но уже больше никогда не вышел на старт.

"Сузуки" в 1964 году представила фантастически сложный четырехцилиндровый двухтактный агрегат. Он состоял как бы из двух двухцилиндровых 125-кубовых двигателей, коленвалы которых соединялись шестернями — на такое ухищрение пошли, чтобы сохранить регулировку впуска дисковыми золотниками, установленными на концах коленвалов. Вместо магнето впервые применили электронное транзисторное зажигание. Для решения проблемы перегрева пришлось пойти на жидкостное охлаждение, но все равно машина получилась крайне капризной и ненадежной, и лучшим результатом сезона стало третье место австрийца Бруно Шнайдера во Франции.

Сезон 1965 года начался с пяти побед подряд Рида на двухцилиндровой двухтактной "Ямахе". Дафф успешно прикрывал его от соперников. Гонщики же "Хонды" боролись в основном со своим новым шестцилиндровым аппаратом, который упорно не хотел ехать туда, куда направлял его водитель. Надо сказать, японские инженеры в то время уделяли ос-

Сладкий миг лидерства — впереди Николай Севастьянов на четырехцилиндровом "Востоке".

новное внимание созданию мощных двигателей, а доводка ходовой части оставалась для них "тайной за семью печатями". Особенно это относилось к "Хонде", с ее открытой рамой. Только к середине сезона "Хонду" удалось сделать более-менее послушной, и уже Редман выиграл три гонки подряд.

Тогда "Ямаха" вывела на сцену "секретное оружие": модель RD05A с четырехцилиндровым V-образным двухтактным двигателем. В отличие от "четверки" "Сузуки", так и не сумевшей справиться с многочисленными детскими болезнями, коленчатые валы двигателя "Ямахи" были связаны не напрямую, а через промежуточный трансмиссионный вал. Естественно, мотор имел жидкостное охлаждение. Он оказался достаточно надежным, хотя ходовая часть от двухцилиндровой RD56 явно не соответствовала возросшей мощности. Чтобы избавиться от вибрации руля на высокой скорости, пришлось установить целых два демпфера, но все равно Рид жаловался, что после гонки "кости вываливаются из пальцев". И все же "Ямаха" оказалась достаточно быстрой для того, чтобы вновь отнять первенство у "Хонды". Рид стал чемпионом мира. Дафф занял второе место, а Редман — только третье.

Вновь MZ были лучшими европейскими мотоциклами. По итогам чемпионата немец Хайнц Роснер занял четвертое место, англичанин Дерек Вудмэн — пятое. Провини на "Бенелли" выиграл гонку в Италии, но в целом мотоцикл был неконкурентоспособен по сравнению с лучшими японскими машинами.

В 1966 году "Хонда" подписала контракт с Хейлвудом, блиставшим до того в старших классах в команде графа Агусты. В межсезонье Майкл заставил попотеть японских инженеров, доводя до оптимального уровня характеристики управляемости шестицилиндрового мотоцикла — Редман всегда считался плохим доводчиком, поскольку был слишком уж лояльным к фирме и ее изделиям. Но Хейлвуд знал, чего добивался — десять побед в двенадцати гонках это подтвердили. Фил Рид на "Ямахе" был вечно вторым. Лучшей европейской маркой вновь стал MZ — Вудмэн занял четвертое место, Роснер — пятое.

А от Провини удача отвернулась. И именно в тот момент, когда он наконец-то получил конкурентоспособный мотоцикл — к сезону-66 "Бенелли" полностью пересмотрела конструкцию машины. Ходовую часть облегчили, двигатели оснастили четырехклапанными головками цилиндров. Но в начале сезона Провини разбился во время тренировки и на несколько лет оказался прикованным к инвалидному креслу.

Хейлвуд и Рид, "Хонда" и "Ямаха" оспаривали корону чемпиона и в 1967 году. Борьба шла на равных — пять побед в сезоне у Хейлвуда и четыре у Рида — но Майкл смог отстоять свое звание. Лучший из "европейцев" — Вудмэн на MZ — откатился на пятое место.

Примерно таков же был сценарий борьбы и в классе 125 см³ — "японцы" против "японцев". MZ служил лишь легким гарниром — у завода не хватало средств на оплату сильных пилотов. Весьма, кстати, характерная для социалистической системы черта — экономить как раз там, где экономить нельзя. В 1963 году Джим Редман и швейцарец Луиджи Тавери на испытанных двухцилиндровых че-

тырехтактных "хондах" противостояли "Сузуки" с двухцилиндровым двухтактным двигателем с дисковыми золотниками по образцу MZ. Серией из шести побед подряд чемпионский титул обеспечил "Сузуки" новозеландец Хью Андерсон. Тавери и Редману достались "серебро" и "бронза". В целом же шесть первых мест по итогам чемпионата принадлежали спортсменам, выступавшим на японских машинах. MZ уже почти не сопротивлялся — Шеперд был вторым в ГДР и третьим в Финляндии, обеспечив себе на следующий год постоянный контракт с заводом из Восточной Германии.

"При конкуренции на лаврах не почивают" — такой урок своим соперникам в следующем году преподнесла теперь уже "Хонда". И если Андерсон получил в 1964 году лишь слегка усовершенствованный вариант чемпионской "Сузуки", то Тавери и Редман — совершенно новую четырехцилиндровую "Хонду-RC146". Они и поделили между собой почти все гран-при, Тавери стал чемпионом, Редман — серебряным призером. Андерсону пришлось удовольствоваться третьим местом. И лишь на одном из этапов на пьедестал почета удалось встать гонщику, выступавшему на европейском мотоцикле — в Испании третье место занял британец Авери на EMC, английской копии MZ.

"Сузуки" хорошо усвоила урок "Хонды" и к сезону-65 подготовила новую модель — RT65 с двухцилиндровым двухтактным двигателем с жидкостным охлаждением. Андерсон на этой машине выиграл семь гран-при и вернул себе чемпионское звание, его товарищ по команде Фрэнк Перриш занял второе место. Неплохо выступил на MZ Дерек Вудмэн — ему досталась "бронза". А вот лучший гонщик "Хонды" не смог подняться выше пятого места.

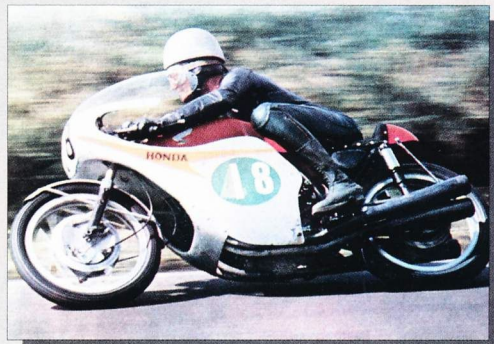
Но в 1966 году Тавери получил "Хонду-RC149" — с пятицилиндровым двигателем. Такая экзотическая цифра объясняется унификацией с прекрасно показавшим себя годом ранее двухцилиндровым 50-кубовым агрегатом. Он стал чемпионом (а Ральф Брайанс на такой же машине взял "бронзу") — но бороться ему в этом году пришлось не с "Сузуки", а с "Ямахой". В пару к Риду японская фирма ангажировала 24-летнего англичанина Билла Айви, предоставив им мотоцикл с двухцилиндровым двухтактным двигателем с жидкостным охлаждением. Новичок оказался даже лучше ветерана — отбив у гонщиков "Хонды" победы на четырех этапах, Айви получил серебряную медаль, Рид остался лишь четвертым. Пятую строчку занял лучший гонщик на европейском мотоцикле — венгр Сабо на MZ, опередивший "Сузуки" Андерсона.

В следующем году гонщики "Ямахи" получили в свое распоряжение четырехцилиндровые RD31 — уменьшенные копии 250-кубовых машин — и сражались в основном между собой. "Хонда" ушла из обоих младших классов — 125 и 50 см³, а двухцилиндровые "сузуки" и одноцилиндровые MZ не могли составить "ямахам" равноценной конкуренции. Правда, в конце сезона "Сузуки" подготовила модель RC67 с четырехцилиндровым V-образным двухтактным двигателем, но его еще предстояло довести до ума, так что никто не смог помешать Айви завоевать чемпионское звание, а Риду выиграть серебряную медаль.

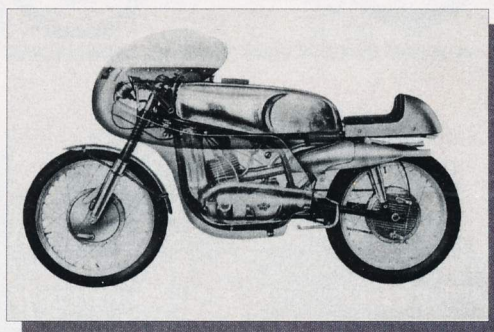
Роль "лучшего европейца на японском фоне", которую в классах 250 и 125 см³ исполнял MZ, в "полтинниках" взял на себя западногерманский "Крайдлер". В 1963 году главными соперниками были Хью Андерсон на "Сузуки" и Ханс-Георг Аншайдт на "Крайдлере". Обе машины имели одноцилиндровые двухтактные двигатели и мало отличались от моделей 1962 года. Аншайдту чаще удавалось побеждать, но Андерсон был стабильнее, что и принесло



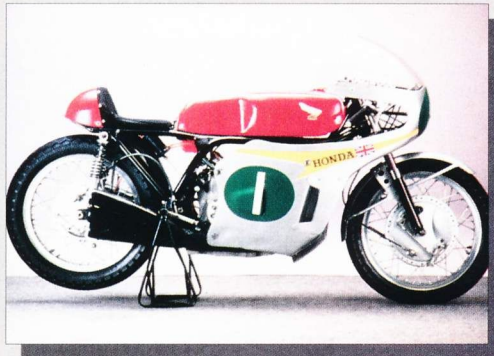
Любимец английской публики —
Майкл Хейлвуд.



"Человек "Хонды" — родезиец
Джим Редман.



MZ RE250 с двухтактным
двигателем с жидкостным
охлаждением.

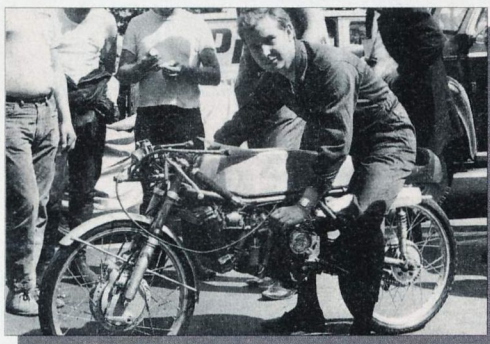


Шестицилиндровая "Хонда-RC166".

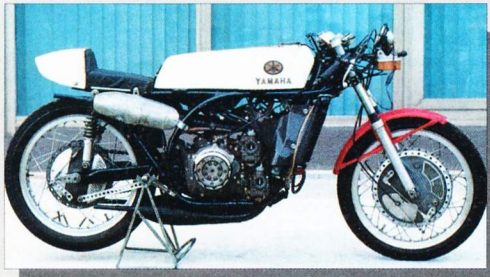
1963 - 1967



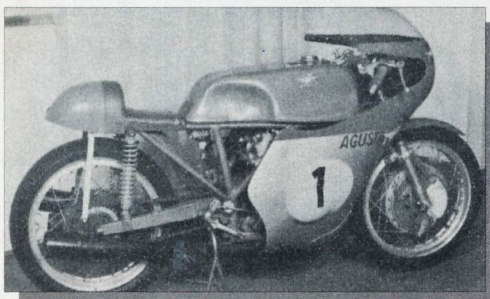
"Хонда-RC149" с пятицилиндровым 125-кубовым мотором.



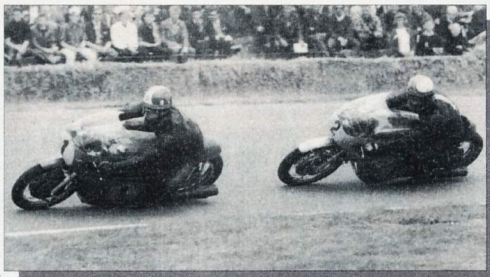
Ханс-Георг Аншайдт готовит к старту 50-кубовую двухцилиндровую "Сузуки".



"Ямаха-RD05A".



Трехцилиндровая "МВ Агуста" оказалась непобедимой!



Дуэли Джакомо Агостини (№1) и Майкла Хейлвуда (№2) были "гвоздем сезона".

ему лавровый венок чемпиона мира. "Хонда" в том году взяла тайм-аут, однако, в последней гонке сезона, в Японии, Тавери вывел на трассу новую двухцилиндровую машину фирмы и победил с большим преимуществом, сделав заявку на следующий год.

Но несмотря на ожесточенные атаки ирландца Ральфа Брайанса на "Хонде-RC114", Андерсону и "Сузуки" в 1964 году удалось удержать чемпионское звание. Аншайдт на "Крайдлере" ушел в тень и в итоге занял лишь третье место.

Зато в 1965 году "Хонда" отыгралась. На этот раз ее четырехтактные машины были явно сильнее одноцилиндровых двухтактных "сузуки", не говоря уже о "крайдлерах". Брайанс стал чемпионом, Тавери занял второе место. Лидер "Сузуки", Андерсон, получил "бронзу".

Двухцилиндровым "хондам" в 1966 году "Сузуки" противопоставила тоже двухцилиндровые "полтинники" — но с двухтактными двигателями с жидкостным охлаждением. Для пущей уверенности она переманила у "Крайдлера" его лучшего гонщика, Аншайдта, который и принес фирме чемпионский титул. Брайанс и Тавери на "хондах" разделили между собой второе и третье места.

Но в 1967 году из-за ухода "Хонды" борьбы не получилось. Аншайдт вновь стал чемпионом мира, на последующих двух местах тоже были гонщики "Сузуки". А четвертое—пятое разделили набравшие равное количество очков пилоты "Дерби" Анхел Ньето и Барри Смит. Испанская фирма создала неплохой мотоцикл с одноцилиндровым двухтактным двигателем, оснащенным дисковым золотником на впуске, жидкостным охлаждением и восьмиступенчатой коробкой передач. Но тягаться с "Сузуки" эта машина не могла.

В отличие от "легковесов" в классе 350 см³ у европейских заводов еще сохранялись какие-то надежды. Правда, в 1963 году вновь царствовала "Хонда" — "МВ Агуста" не могла противостоять более мощному и совершенному сопернику. Лишь за счет мастерства Майкла Хейлвуда итальянскому заводу удалось выиграть две гонки, но во всех остальных первенствовал Джим Редман на "Хонде". Замкнул тройку призеров Тавери, также на "Хонде".

"Ява" к сезону 1963 года подготовила модернизированный двухцилиндровый двигатель с четырехклапанными головками цилиндров. В борьбу титанов, конечно, она вмешаться не могла, но все же Франтишек Штясны занял третье место в "Турист Трофи" и финишировал четвертым в чемпионате. В Финляндии вновь появился на старте серпуховский мотоцикл С-360. Николай Севастьянов занял четвертое место после Хейлвуда, Редмана и шведа Гунарссона на "Нортоне", а в "пятисотках" на таком же мотоцикле с расточенным до 352 см³ двигателем пришел шестым.

В 1964 году Хейлвуд и "МВ Агуста" даже и не пробовали всерьез соперничать с "Хондой" в классе 350 см³. Редман без проблем выиграл все гран-при, став чемпионом мира. А на последней гонке сезона в Японии Хейлвуд вышел на старт не на "МВ Агусте" (которая даже не сошла нужным отправить свои мотоциклы на другой край света), а на МЗ, породив тем самым слухи о своем переходе в команду из ГДР. Но Майкл всего лишь вырвал своего старого друга Вальтера Каадена, сраженного вестью о том, что лучший гонщик завода Алан Шеперд принял приглашение "Хонды". В той гонке Хейлвуд, выступая на мотоцикле с рабочим объемом двигателя всего 254 см³, занял второе место.

А главной технической новинкой стало появление нового четырехцилиндрового мотоцикла — на этот раз из России! Пресловутый "волюнтаризм" породил постановление ЦК КПСС и Совета мини-

стров о том, что в ближайшее время все мировые вершины должны покориться советским гонщикам на советских мотоциклах. Отсюда и деньги на создание новой серии машин, разработанных под руководством Святослава Юрьевича Иваницкого. В техническом плане "Восток" С-364 повторял схему "Джилеры" — четыре цилиндра в ряд, два верхних распределительных вала, сборный коленвал. Оригинальной чертой были трехклапанные головки цилиндров — по два выпускных и одному впускному клапану на цилиндр. Дебютировали эти машины в ГДР и в квалификации заняли второе и третье места, но в гонке сошли. Во второй раз они появились в Финляндии, и впервые гонщик из СССР поднялся на пьедестал почета — молодой эстонец Эндель Кийса занял третье место, вслед за Редманом и Билем на "Хондах".

В 1965 году Доменико Агуста решил взять реванш у "Хонды". К сезону наконец-то был подготовлен мотоцикл новой конструкции. Инженеры "МВ Агусты" под руководством Артуро Магни пошли на все, чтобы облегчить мотоцикл и улучшить его управляемость. Даже число цилиндров было снижено с четырех до трех, а падение мощности компенсировали за счет четырехклапанных головок цилиндров. На этих мотоциклах опробовали также дисковые тормоза вместо барабанных. В помощь Хейлвуду был призван молодой итальянский гонщик Джакомо Агостини. Именно ему и достался новый мотоцикл. Хейлвуд ездил на старой четырехцилиндровой машине — то ли Доменико Агуста благоволил земляку, то ли, напротив, решил подсунуть новичку неблагодарную задачу доводки сырой конструкции. Но уже в первой гонке сезона Агостини пришел к финишу первым, обойдя своего именитого коллегу. Ему и пришлось вести борьбу за титул с "Хондой" Редмана. Судьбу же чемпионата решила колючая деталь — на последнем этапе Агостини сошел из-за поломки пружины прерывателя, и Редман получил необходимые для чемпионского звания очки. А победителем этапа стал Хейлвуд, но уже на "Хонде", — видимо, сезон без единой победы заставил его принять предложение японского концерна.

Вновь продолжали поражать знатоков эпизодические вылазки на этапы первенства русского "Востока". В ФРГ Кийса был первым на старте и пятым на финише. А в Чехословакии Николай Севастьянов поднялся на нижнюю ступень пьедестала. Увы, это был последний успех советских мотоциклов... Как неожиданно пролился золотой дождь на серпуховский ВНИИМотопром, так же внезапно он и закончился. А жаль — выступай наши спортсмены в чемпионате мира по полной программе — хорошие итоговые места были бы им обеспечены. Но не было в ту пору в СССР амбициозных миллионеров, как в Италии, не было нужды нашей мотопромышленности пробиваться на экспортные рынки, как японцам. Чудо не состоялось.

Из других новостей сезона-65 в 350-кубовом классе отметим появление на итальянском этапе четырехцилиндровых "Бенелли" (Грассетти второй и Провини третий) и успехи двухтактных машин: Рид на "Ямахе" был вторым в "Турист Трофи", Вудмэн на МЗ также вторым в ГДР и Чехословакии.

В 1966 году класс 350 см³ стал ареной фантастической по накалу борьбы между Агостини на "МВ Агусте" и Хейлвудом на "Хонде". Пожалуй, не техническое превосходство машины, а мастерство Хейлвуда принесло в конечном счете победу японцам. "Бронзу" же неожиданно для всех завоевал итальянец Ренцо Пазолини на "Аэрмакки". Итальянский мотоцикл с горизонтальным одноцилиндровым четырехтактным двигателем со штанговым приводом верхних клапанов с начала десятилетия был в

почете у гонщиков-любителей, постепенно вытесняя устаревшие британские машины. Но столь высокого результата он смог добиться лишь в отсутствие серьезных конкурентов. Ведь "Аэрмакки" почти вдвое проигрывал в мощности и "Хонде", и "МВ Агусте", да и тому же "Востоку". Если бы в том сезоне выступали Кийса и Севастьянов!

В следующем году новая шестицилиндровая "Хонда" Хейлвуда — расточенный вариант 250-кубовой машины — наголову превосходила трехцилиндровую "МВ Агусту" Агостини: шесть побед из восьми. Гонщики МЗ (Роснер в итоге стал четвертым, Вудмэн — пятым) и "Бенелли" (эпизодические призовые места на этапах) служили не более, чем фоном.

Итак, в четырех классах мирового первенства японские фирмы — где больше, где меньше — постепенно вытесняли "европейцев". И лишь в "королевском" классе о "ветрах с востока" и слыхом не слыхивали. Но исключение лишь подтвердило правило — в отсутствие "большой тройки" с Дальнего Востока чемпионат в старшей кубатуре стал игрой в одни ворота. Хейлвуд на четырехцилиндровой "МВ Агусте" против стаи гонщиков-любителей на одноцилиндровых британских машинах почти вдвое меньшей мощности — такой расклад лишал гонки всяческой интриги.

В 1963 году сложившуюся ситуацию решил использовать легендарный гонщик пятидесятых годов Джефф Дьюк. Договорившись с фирмой "Джилера", он извлек из ее музея гоночные аппараты шестилетней давности, обрядил их в обтекатели, соответствующие новым правилам ФИМ, и привлек в свою команду "Скудерия Дьюк" двух лучших из несвязанных заводскими контрактами английских гонщиков: ветерана Джона Хартла и Фила Рида, который был тогда многообещающим новичком. Увы, фокус явно не удался: новоявленная команда смогла распугать всех любителей, но Хейлвуд и "МВ Агуста" были непобедимы. Только в Нидерландах, где Майкл сошел из-за технических причин, Хартл смог прийти к победе. Хотя в остальных гонках Хартл и Рид неизменно занимали вторые—третьи места, "Джилера" была настолько разочарована результатом, что в середине сезона отозвала свои мотоциклы.

Следующие два года выдались еще скучнее — Хейлвуд на "МВ Агусте" первый на старте и первый на финише во всех (!) гонках. И только в 1966 году у "МВ Агусты" появился равноценный соперник.

"Хонда" проявила наконец интерес к большим кубатурам (годом ранее в ее программе появился дорожный мотоцикл с мотором 450 см³) и подготовила гоночную "пятисотку" с четырехцилиндровым двигателем, подобным 350-кубовой модели. Но в отличие от других классов легкой прогулки у японцев не вышло. Сезон-66 "Хонда" проиграла — тактически и технически.

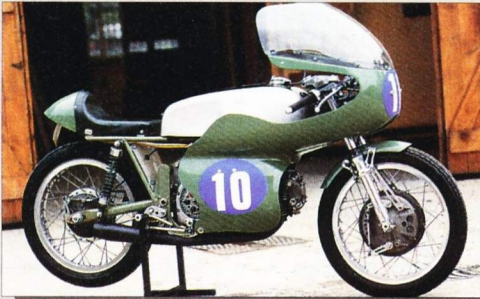
Во-первых, по непонятной причине она отправила перешедшего в ее команду чемпиона мира Майкла Хейлвуда добывать славу в классах 350 и 250 см³, поставив в "пятисотках" на Джима Редмана. Но англичанин в середине сезона получил травму, в результате которой уже не смог выступать до конца года. А когда в дело вступил Хейлвуд, Агостини набрал достаточный резерв очков, чтобы без помех стать чемпионом мира. Во-вторых, в погоне за облегчением мотоцикла создатели "Хонды" пожертвовали его надежностью (в частности, они сделали шейки коленвала слишком малого диаметра). Так что вновь "МВ Агуста" посрамила японскую технику.

И 1967 год проходил под знаком дуэли Агостини—Хейлвуд. Но, хотя "МВ Агуста" (трехцилиндровая, подобно 350-кубовой машине) и проигрывала "Хонде" в максимальной мощности, она превосходила ее в надежности. Плюсами "итальянки" были также отлич-

ная управляемость и невероятная для гоночного мотоцикла гибкость характеристики двигателя: "подхватывая" уже с 4000 об/мин, он свободно выдерживал перекрутку до 14000 об/мин. Соперники имели одинаковое соотношение побед на этапах (5:5), но по очкам Агостини вышел вперед. "МВ Агуста" отстояла-таки для Европы "королевский" бастион.

Как нетрудно догадаться, абсолютное превосходство заводских водителей на сложных и дорогих аппаратах, недоступных простым смертным, мало радовало Международную мотоциклетную федерацию. Поэтому осенний конгресс 1967 года решил ограничить число цилиндров двигателя, ступеней в коробке передач и минимальную массу мотоциклов. На более решительные меры — например, допуск к гонкам только мотоциклов, выпущенных определенной серией — ФИМ все же не решилась. Да и новые ограничения должны были вступать в силу поэтапно — с 1969 года лишь в 50-кубовом классе, с 1970-го — в 125 см³ и так далее. Тем не менее "Хонда" и "Сузуки" воспользовались этим, чтобы объявить об уходе. Свою задачу они выполнили: весь мир узнал о том, насколько хороши японские мотоциклы — так зачем же продолжать тратить деньги? Для амбициозных, но не обремененных финансами европейских компаний открылись перспективы.

Вместе с "Хондой" ушел из мира мотогонок и Майкл Хейлвуд. Конечно, 28-летний девятикратный чемпион мира не собирался вешать шлем на гвоздь — по примеру своего друга Джона Сертисса он решил испытать судьбу в автогонках. Но в мире двух колес "эпоха Хейлвуда" закончилась — вслед за "эпохой Дьюка" и "эпохой Сертисса". На смену им шла "эпоха Агостини"...



Скромный "Аэрмакки" смог принести Ренцо Пазолини бронзовую медаль.

"Сузуки-RS67" с головоломной упаковкой четырех цилиндров.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ГОНОЧНЫХ МОТОЦИКЛОВ 1963—1967 ГОДОВ

Фирма и модель	Год	Число цилиндров	Схема газораспределения	Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	Рабочий объем двигателя, см³	Максимальная мощность, л.с. — об/мин	Число передач	Сухая масса, кг	Максимальная скорость, км/ч
"МВ Агуста"	1963	4	2ОНС	52/58,68	498	73—12000	6	145	260
"Хонда-RC181"	1966	4	2ОНС	57/48	490	85—12000	6	143	270
"МВ Агуста"	1966	3	2ОНС	62,8/40,3	420	74—12000	6	125	265
"Хонда-RC181"	1967	4	2ОНС	57/48	490	93—12650	6	141	275
"МВ Агуста"	1963	4	2ОНС	47,5/49,3	349	50—11000	6	145	220
"Хонда-RC172"	1963	4	2ОНС	50/44,5	349	53—14000	6	132	225
"Ява-350-ОНС"	1963	2	2ОНС	62/57,6	348	52—10500	6	130	230
С-360	1963	2	2ОНС	62/57,6	348	50—10200	6	125	210
С-364 "Восток"	1964	4	2ОНС	49/46	349	59—13000	6	130	230
"МВ Агуста"	1965	3	2ОНС	56/47	349	62—14500	6	122	240
"Хонда-RC173"	1966	4	2ОНС	50/44,5	349	70—14000	6	144	250
"Аэрмакки"	1966	1	ОНV	74/80	344	35—8000	5	113	190
"Хонда-RC174"	1967	6	2ОНС	41/37,5	297	65—17000	6	118	250
"Бенелли"	1967	4	2ОНС	51/42	343	60—14500	7	140	245
"Хонда-RC164"	1963	4	2ОНС	44/41	249	46—14500	6	125	220
"Морини-GP250"	1963	1	2ОНС	72/61	248	40—11000	6	104	220
"Ямаха-RD56"	1963	2	2Т	56/50,7	249	40—11500	6	120	210
MZ-RE250	1963	2	2Т	54/54	246	48—10500	6	130	225
"Ямаха-RD56"	1964	2	2Т	56/50,7	249	48—11000	6	120	225
"Сузуки-RZ64"	1964	4	2Т	43/42,6	249	54—12500	8	130	230
MZ-RE250	1964	2	2Т	54/54	246	53—10400	6	130	230
"Бенелли"	1964	4	2ОНС	44/40,6	247	45—15000	7	140	225
"Ямаха-RD56"	1965	2	2Т	56/50,7	249	56—11000	7	120	230
"Ямаха-RD05A"	1965	4	2Т	44/41	249	60—14500	8	125	240
"Хонда-RC166"	1966	6	2ОНС	39/34,8	249	60—18000	7	112	240
"Ямаха-RD05A"	1966	4	2Т	44/41	249	62—13000	8	125	245
"Бенелли"	1966	4	2ОНС	44/40,6	247	55—15000	7	116	230
"Ямаха-RD05A"	1967	4	2Т	44/41	249	70—15000	7	125	250
"Хонда-RC145"	1963	2	2ОНС	44/41	124	24—14000	6	103	180
"Сузуки-RT63"	1963	2	2Т	43/42,6	124	24—12000	8	86	180
MZ-RE125	1963	1	2Т	54/54	123	28—12000	6	82	190
"Хонда-RC146"	1964	4	2ОНС	35/32	124	24—15000	8	88	180
"Сузуки-RT64"	1964	2	2Т	43/42,6	124	30—13000	9	95	190
"Сузуки-RT65"	1965	2	2Т	43/42,6	124	31—13500	9	95	195
MZ-RE125	1965	1	2Т	54/54	123	32—12000	8	80	200
"Хонда-RC149"	1966	5	2ОНС	35,5/25	124	34—20500	6	85	210
"Ямаха-RA97"	1966	2	2Т	44/41	124	30—13000	9	—	205
"Ямаха-RA31"	1967	4	2Т	35/32,4	124	40—17000	9	100	210
"Сузуки-RT67"	1967	2	2Т	43/42,6	124	35—14000	10	98	210
"Сузуки-RS67"	1967	4	2Т	35,5/31,5	124	42—16500	12	—	220
"Сузуки-RM63"	1963	1	2Т	40/39,5	49	10—12000	8	60	150
"Крайдлер"	1963	1	2Т	40/39,7	49	11—12000	12	55	150
"Сузуки-RM64"	1964	1	2Т	41,5/36,8	49	12,5—14000	—	—	160
"Хонда-RC114"	1964	2	2ОНС	33/39	49	13—19000	8	63	160
"Хонда-RC116"	1965	2	2ОНС	35,5/25	49	15—20000	9	50	175
"Сузуки-RK66"	1966	2	2Т	32,5/30	49	16,5—17000	12	58	—
"Дерби"	1967	1	2Т	42,4/34,9	49	14,5—14500	8	52	—

НЕЗАМЕЧЕННЫЙ ПОБЕДИТЕЛЬ

А.ВИНОГРАДОВ

Первые слухи об этой машине пришли из Кельна, с мотосалона IFMA, который особым обилием японских новинок не блистал. А потому экспериментальный мотоцикл EXP-2, продемонстрированный "Хондой", стал одной из немногих радостей репортерской братии. Никто не счел эту машину чем-то исключительным, хотя уже тогда можно было понять, что перед нами не обычный "концепт", а нечто большее.

Прежде всего обратим внимание на двухтактный двигатель — факт для "Хонды", славящейся своей приверженностью к четырехтактникам, хоть и не исключительный (вспомним "полтинники", а также "бешеные осьмушки"), но весьма выдающийся. Любопытен и объем единственного цилиндра — 402 см³ — двухтактники такой размерности (за исключением спортивной техники для многодневки и кросса) в цивилизованном мире на мотоциклах не встречаются уже давно. И последняя изюминка EXP-2 — система впрыска топлива. Забегая вперед, скажу, что сей факт мотоциклетная пресса заметила, но всерьез не приняла: мол, побалуется-побалуется да и поставят обычный карбюратор...

На пресс-конференции, посвященной новинке, фирма на подробности не расщедрилась. Лишь сообщила рабочий объем и ориентировочную мощность — около 50 л.с. Зато много говорилось о некоем "активизированном сгорании", имеющем место в цилиндре EXP-2. Газета "Сайкл Ньюс" данной темой соблазнилась и посвятила ей отдельную статью. Впрочем, говоря по совести, в словосочетании "активизированное сгорание" есть нечто общее с "квантовой механикой" или "колдовством". Ведь существование и того, и другого, и третьего рядовому обывателю приходится принимать на веру. А потому гораздо актуальнее вопрос: "Правда ли, что эта штука так хороша, как говорят инженеры фирмы?" На той же пресс-конференции стало ясно, что ответ вскоре будет получен — "Хонда" объявила о своем намерении укомплектовать двумя такими машинами команду для участия в ралли-рейде "Париж—

Дакар". Любопытная деталь: фирме не нужна победа. Задача команды — испытания машины в "боевых" условиях и доводка двигателя по экономичности и... токсичности выхлопа! Разумеется, подобные высказывания трудно было принимать всерьез.

быть "техническая авантюра" закончилась характерным для подобных предприятий концом? Отнюдь. Протоколы "Дакара" тому свидетели.

Обе EXP-2 показали себя вполне пристойно. Правда, Сант сошел с трассы уже после четвертого эта-

па. Но не машина была тому виной, а травма гонщика. А вот Брюси добрался до финиша, что само по себе уже достижение. Но Жан сделал больше: он приехал пятым! Так что судите сами — можно ли, учитывая предысторию появления экспериментальной



Тем не менее команда стартовала из Гранады в направлении Дакара. Две "Хонды-EXP-2" пилотировали Ришар Сант и Жан Брюси. "Техническая авантюра" — такое словосочетание промелькнуло в журнале "Моторрад Райзен унд Шпорт". И видит Бог, для этого были все основания, ведь в случае победы команде грозила дисквалификация. Впрочем, нужно быть безумцем, чтобы надеяться на победу в борьбе со специально подготовленными и проверенными в песках мотоциклами, да и опыт фаворитов стоит немало.

В репортажах из Африки "хонды" не фигурировали, ибо в тройку победителей не вошли. Но какова же судьба этих машин? Может



Жан Брюси, завоевавший пятое место на экспериментальной двухтактной машине в процессе ее "доводки по экономичности и токсичности выхлопа".

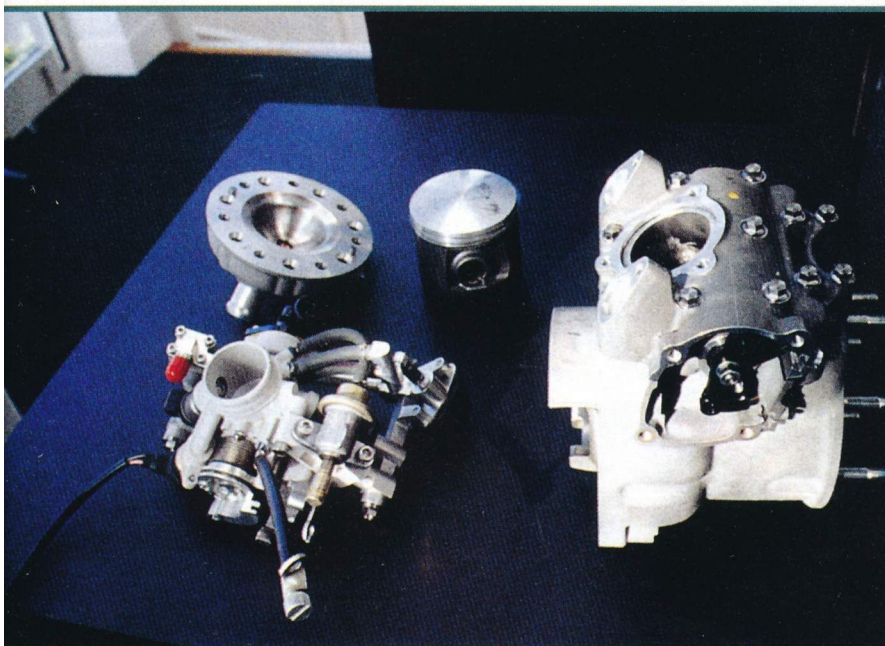
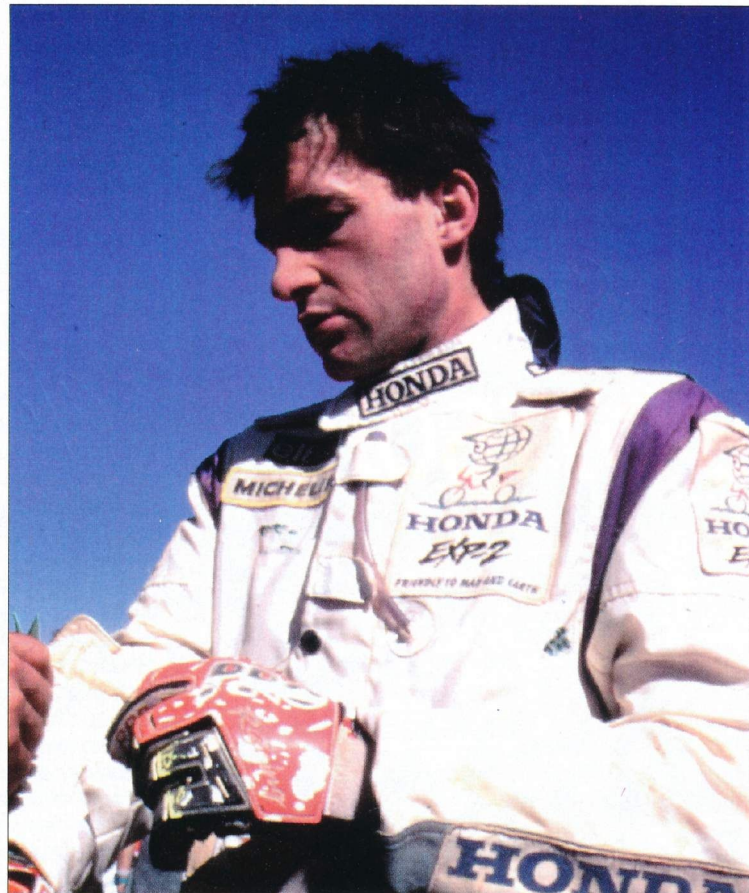
"Хонды" в африканских песках, не считать Жана Брюси и его EXP-2 победителями?

Примерно месяц мотоциклетная пресса новость переваривала, а потом разразился целый шквал публикаций. Жаль только, что все эти статьи немного добавили к уже имевшимся сведениям о новой "Хонде". Похоже, даже теперь крупнейший мотоциклостроитель планеты не торопится предоставить прессе исчерпывающее описание EXP-2. В чем причина подобной секретности? Попробуем в этом разобраться.

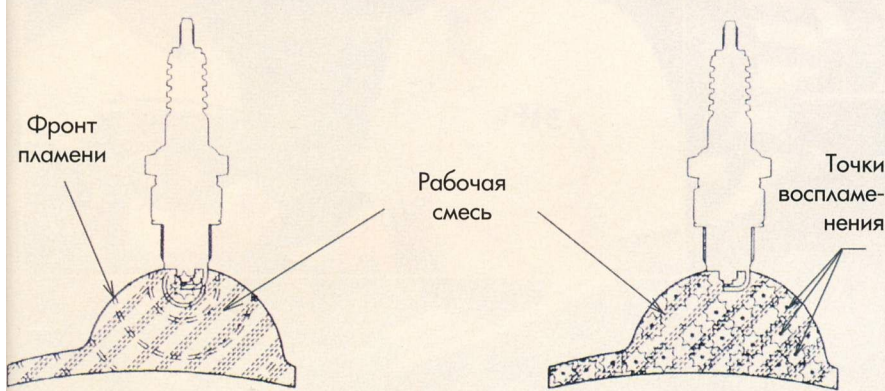
В ходовой части EXP-2 нет ничего таинственного, ибо построена она по канонам, ставшим классическими при проектировании "эндуро". Длинноходные подвески, причем задняя — с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой, дисковые тормоза с гидроприводами на обоих колесах.

Алюминиевая рама — единственное не совсем обычное для таких мотоциклов решение (чаще всего используют сталь) — вкупе с легким двигателем обеспечили машине очень небольшую массу — всего около 150 кг, благодаря чему 50 л.с., развиваемых двигателем, хватает, чтобы разогнать ее до 163 км/ч.

Силовой агрегат в своей основе имеет нормальный двухтактный двигатель, в данном случае довольно большого рабочего объема. Впуск осуществляется в картер через обратный лепестковый клапан, а на выпуске установлена специальная заслонка — эти решения так же не новы. "Дакаровские" машины были оснащены системой впрыска топлива с двумя форсунками. Контроль и управление работой этого устройства осуществляет "Компьютер Мейджик Бокс", "волшебный компьютерный



Основные узлы экспериментального двигателя: головка цилиндра, поршень, цилиндр и "карбюраторозаменитель" — агрегат впрыска топлива.



Суть "активизированного" (справа) и обычного (слева) сгорания.

ящик". Он же управляет опережением зажигания и положением заслонки выпускного окна. Степень сжатия двигателя невелика — всего 6,3 (такое значение приводит швейцарский еженедельник "Мото Шпорт Швайц", не указывая, о какой именно степени сжатия идет речь, по всей видимости, — фактической).

Очевидно, что вся прелесть машины заключается именно в "активизированном сгорании", происходящем внутри ее двигателя благодаря впрыско-компьютерной навеске. Бесспорно, что эта штука работает, поскольку средний расход топлива в ходе ралли-рейда для EXP-2 составил всего 6,1 л/100 км (это в песках-то!). Более чем умеренна и токсичность выхлопа — даже по четырехтактным меркам.

Сегодня уже никто не вспоминает о былом скепсисе, и мотоцикл именуют не иначе как "революционным". Действительно, эта машина вполне может открыть новую страницу в истории мотоцикла, положив начало "двухтактизации" дорожных мотоциклов. Впрочем, может она и потихонечку исчезнуть, подобно ярко вспыхивающей и быстро гаснущей сверхновой звезде. А нам финал этой истории станет известен лишь через два-три года. //

БРАЗИЛЬЦЫ ПЕРЕСТАЛИ ИГРАТЬ В ФУТБОЛ

... И все поголовно занялись автогонками. Нет, в самом деле, именно такие мысли появляются при взгляде на национальный состав участников различных автогоночных состязаний. В каждом — начиная с местных первенств формулы "Опель" и заканчивая чемпионатом мира Ф1 и "Всемирной серией РРГ Инди Кар", — можно встретить по крайней мере одну, а гораздо чаще две, три, полдюжины, кое-где чуть не с десяток бразильских фамилий. Споры нет, и раньше эта южноамериканская держава дарила миру великолепных пилотов. Но то были ярчайшие звезды-одиночки — Пасе, Фиттипальди, Пике, Сенна. А чтобы такое половодье, как сейчас...

Вот и в Международном чемпионате формулы 3000 бразильцев четверо — ровно седьмая часть стартового протокола. Причем три года назад южноамериканец был всего один. Удивляться тут нечему — именно в последние три года такие "выпускники" Ф3000, как К.Фиттипальди, Р.Баррикелло, Ж. де Ферран, П.Динис выбрали на самый верх мирового автоспорта. Вот их земляки и потянулись вслед за счастливицами.

И уже на первом этапе сезона, в английском Сильверстоуне, чувствовали себя как дома. Первый ряд на старте заняли Рикарду Россет и Тарсу Маркеш. Россет без особых проблем выиграл эту гонку, опередив на финише своего товарища по команде "Супер Нова" Винченцо Соспири почти на восемь секунд.

Многие, правда, считали, что столь уверенная победа объясняется тем, что бразилец хорошо знаком с английской трассой — год назад он неоднократно стартовал здесь на этапах британского чемпионата формулы 3. Но через неделю на "нейтральной территории" испанского автодрома "Каталунья-Мон-

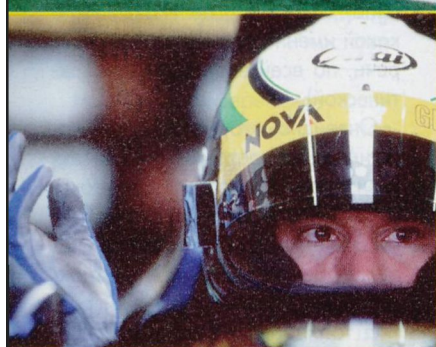
ФОРМУЛА 3000

тмело" Рикарду вновь выглядел весьма уверенно, и хотя уступил на этот раз Соспири, но всего лишь две с небольшим секунды.

Любопытно, что агентство "Франс Пресс" упорно считает Россета 19-летним. Между тем, заглянув в список участников Евросерии "Опель-Лотос" 1993 года, можно убедиться, что бразильцу стукнуло уже 26. Именно поэтому, несмотря на то, что Рикарду после трех этапов занимает вторую строчку в таблице чемпионата, наибольшее внимание прессы и специалистов привлекает его земляк, 18-летний Маркеш. В Барселоне Тарсу занимал третью позицию на старте, проиграв в квалификации опытному 25-летнему шотландцу Алану Мак-Нишу всего 0,135 секунды. А во французском По, который частенько называют "малым Монте-Карло" — столь узка и закручена трасса, проложенная по улицам этого городка — стоял уже во главе стартового поля.

К несчастью, товарищ бразильца по команде, француз Гийом Гомес, уже после первого поворота убрал Тарсу с трассы, оба автомобиля врезались в стальной отбойник, и на этом гонка для "конюшни" DAMS завершилась. Однако один из ее совладельцев и директор Жан-Поль Дрио заметил: "Думаю, нам по силам выиграть чемпионский титул в третий раз подряд. С такими ребятами, как Маркеш и Гомес, это вполне возможно. А в будущем сезоне попробуем свои силы в Ф1".

Впервые Дрио праздновал победу в формуле 3000 пять лет назад (Э.Кома). Затем в 1993 году лучшим пилотом Ф3000 стал О.Пани, а в 1994-м — Ж.-К.Буйон. Все они вскоре оказались среди участников чемпионата мира. Так что Тарсу Маркеш выбрал верный путь. /



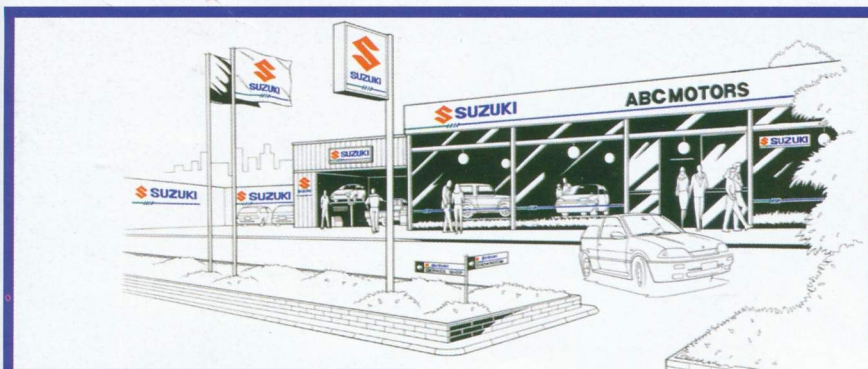
Рикарду Россет.

Жан-Поль Дрио и Тарсу Маркеш.



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ Ф3000

I этап. Сильверстоун, Англия, 7 мая: 1. Р.Россет (BR); 2. В.Соспири (I); 3. А.Мак-Ниш (GB), все — "Рейнард-95D-Косворт"; 4. М.Гоосенс (B) "Лола-T95/50-Косворт"; 5. К.Брак (S) "Рейнард-95D-Джадд"; 6. К.Пескатори (I) "Рейнард-95D-Косворт". II этап. Барселона, Испания, 13 мая: 1. Соспири; 2. Россет; 3. Т.Маркеш (BR); 4. Клерико (F), оба — "Рейнард-95D-Косворт"; 5. Гоосенс; 6. К.Тинсо (F) "Рейнард-95D-Джадд". III этап. По, Франция, 5 июня: 1. Соспири; 2. Мак-Ниш; 3. Гоосенс; 4. Брак; 5. Ж.-Ф.Беллок (F); 6. Д.Коттас (F), оба — "Рейнард-95D-Косворт". Личный зачет: 1. Соспири — 24 очка; 2. Россет — 15; 3. Мак-Ниш — 10; 4. Гоосенс — 9; 5. Брак — 5; 6. Маркеш — 4.



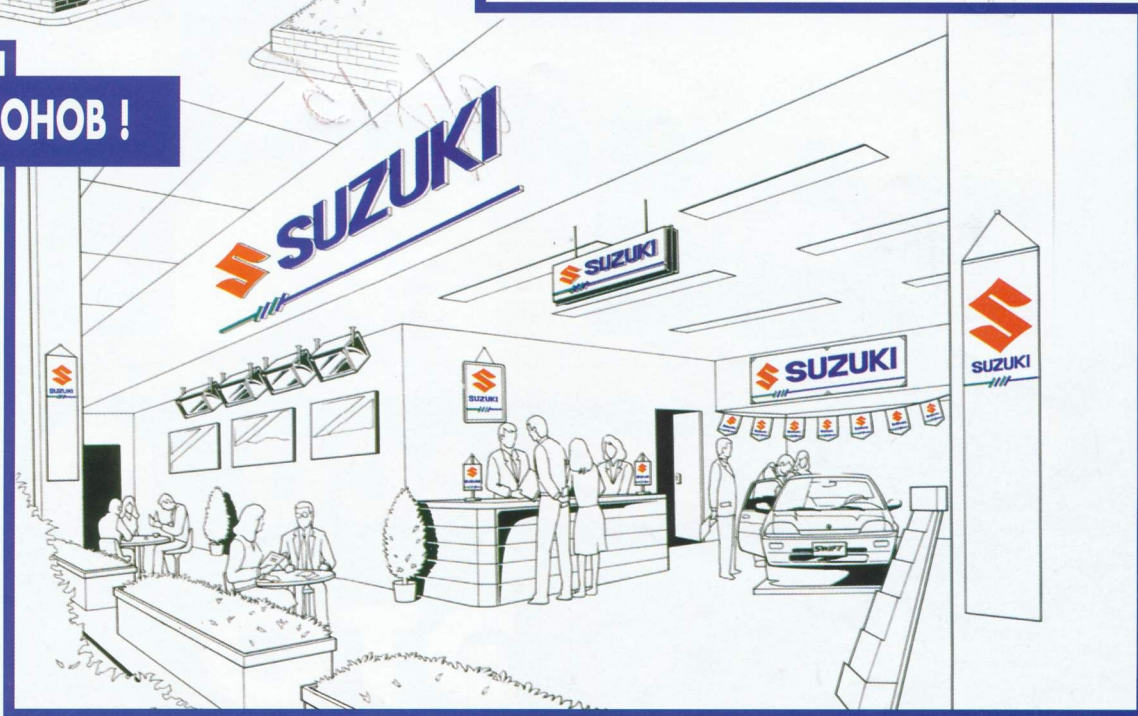
КОМПАНИЯ «БЕМО ИНТЕРНЭШНЛ» ПРЕДСТАВЛЯЕТ:

МОТОЦИКЛЫ ЧЕМПИОНОВ !

Кроссовые модели
1994—1995 годов,
по желанию заказчика спе-
циальная подготовка
«Тюнинг»

А также:
**ЭНДУРО,
ЧОПЕРЫ,
СУПЕРБАЙКИ,
МОТОВЕЗДЕХОДЫ**

Шлемы и мотоциклетные
аксессуары BIEFFE
Популярные джипы
VITARA, SAMURAI

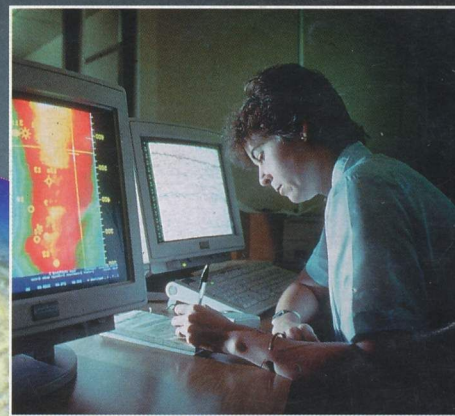


Адрес: Москва,
3-я Хорошевская ул.,
д.2, офис 113.
Тел./факс: 191-04-21
191-93-79
195-05-75
Автосалон
Тел.: 149-26-77
149-90-64

**ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
НЕФТЕДОБЫЧИ**



**ПЕРЕДОВЫЕ НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЕ РАЗРАБОТКИ**



TEXACO



ЭТО

СОВЕРШЕННЫЕ СПОСОБЫ ДОСТАВКИ



СКОРОСТНЫЕ АВТОМОБИЛИ



И, КОНЕЧНО, ПРЕВОСХОДНЫЕ МОТОРНЫЕ МАСЛА



Представительство TEXACO в России:

Москва, Бережковская набережная, 2. Тел. 941-87-04 (05, 06, 07, 08, 09). Факс 941-87-10

Дистрибьюторы в России: Москва - "Уайт Стар", "Инвестсервис"

С.-Петербург - "Новик". Тел. (812) 184-86-89. Факс (812) 184-89-23.