

АМС
АВТОМОТОСПОРТ

ISSN 0868-5193

**БОЛЬШОЙ СБОР
НА КОЛЬЦЕ
САРТЭ**



ИЗДАТЕЛЬСТВО
За рупем

8
1995



Первый русский
автомотоспортивный журнал

№ 8 (46), август 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

Корректурa
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 21.06.95 г.
Подписано к печати 14.07.95 г.
Тираж 50 000 экз. Цена свободная.

Отпечатано в типографии
ILTE (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.



Жан Алези открывает счет победам

16

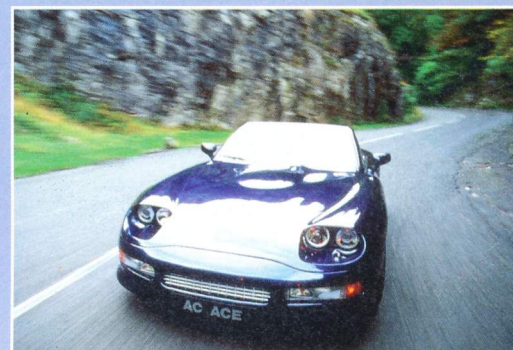
В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ



МОТОБОЛ

Славянский
финал
европейского
первенства

АВТОСАЛОН



Долгожданный
наследник "Кобры"



**МОТОЦИКЛ
ДЛЯ ЧИСТОГО
НАСЛАЖДЕНИЯ**

33

39

**У ИСТОКОВ
СОВЕТСКИХ
РЕКОРДОВ**



42

**"КЭМЕЛ ТРОФИ-95":
МЫ НА СВЕТЕ ВСЕХ
ДРУЖНЕЕ**

**ФИАСКО
В ТОЛЬЯТТИ**

56



**К АРИ
ВАТАНЕНУ
ВЕРНУЛАСЬ
УДАЧА**

64

СОДЕРЖАНИЕ

ЛЕ-МАН

Драма, поставленная ночью 4

МОТО GP

Незаменимые все-таки есть 11
"Тридцать четвертый", до свидания! 14

ФОРМУЛА 1

Когда победитель плачет 16

ВОКРУГ КОЛЕС

24

РАЛЛИ

За что наказан "Акрополис"? 26

СПОРТ И БИЗНЕС

Для банка главное — надежность 28

ЗВЕЗДНЫЙ СБОР

30

МОТОСАЛОН

Шоу на колесах 33

ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА

Виктор Стеллиферовский 39

КЭМЕЛ ТРОФИ-95

Не тревожьте духов мая 42

ИНДИКАР

У Роджера сплошные неприятности 48

ПАНОРАМА

52

ТРЕК

Споткнулись на нижней ступеньке 56

НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

В России первый — он и в Европе первый 58
Начнем сначала 59

ЗВЕЗДНЫЙ СБОР

62

МАРАФОН

Бабушка Ватанена оказалась ни при чем 64

СТАТИСТИКА

66

ДРАМА ПОСТАВЛЕ

М. МЕДВЕДЕВ



ЛЕМАН

ЛА, ННАЯ НОЧЬЮ





од назад я сказал себе, что больше не вернусь сюда. Но как видите, не сдержал слова, — с всегдашним хитроватым прищуром отшучивался Дерек Белл. — Должно быть, я выгляжу как последний идиот, но при этом, заметьте, идиот очень счастливый. Что же заставило рассудительного 53-летнего британца вернуться в Ле-Ман? Желание сравниться по количеству побед на кольце Сартэ с Жаки Иксом, у которого их целых шесть? Или неумная страсть к гонкам вообще? А может быть, 24-часовая карусель Ле-Мана так похорошела за год, что пройти мимо нее просто невозможно?

Вряд ли мы когда-нибудь узнаем, что на самом деле повлияло на решение Дерек, однако, "Ле-Ман" и в самом деле за минувший год сильно изменился. И можно с уверенностью сказать — в лучшую сторону.

Автогонки зачастую сравнивают с театром. Сопоставление давно затертое, но в то же время наиболее точно соответствующее действительности. Да и как по другому назовешь автоспорт, нежели не театральную постановкой, с талантами и поклонниками, сценой, декорациями и кулисами. С этой точки зрения любому значительному гоночному состязанию можно присвоить имя того или иного вида театрального искусства. Вот, к примеру, прошлогодние "24 часа Ле-Мана" иначе, как трагикомедией или фарсом, не назовешь. Да к тому же — провинциальная режиссура, неизвестные актеры... Состязания на кольце Сартэ нынешнего года стали увлекательным спектаклем, который могли по достоинству оценить истинные почитатели. Зрелищем, полным сюрпризов и не-

ожиданностей, напряженными, даже трагическими порой сценами и непредсказуемым, но счастливым финалом.

"Не слишком ли много лестных слов, — скажет, возможно, иной критик. — Сопоставьте нынешнее состязание с прошлогодним и большой разницы не обнаружите — все то же количество стартующих пугающе малое число заявленных спортпрототипов... Откуда брать зрелищу?" Но не спешите с выводами.

Что касается прототипов, то ведь это только со второй половины 60-х престиж, популярность и зрелищность Ле-Мана измерялись их количеством. А до этого 24-часовая гонка была вотчиной пусть специально подготовленных, но серийных все же автомобилей. Сегодня коль скоро чемпионат мира по гонкам на выносливость упразднен, то и спортпрототипам братья особо неоткуда. С другой стороны стремительно набирает темп серия гонок спортивных автомобилей "Глобал GT Индьюренс". Логично, что участвующие в ней псевдогоночные машины "Гран Туризмо"

ныне стали основным ядром большого сбора на кольце Сартэ.

И все же принцип "купил и поехал" для 24-часовых гонок уже не годится. Поэтому сегодня практически нет в Ле-Мане неопытных любителей на взятых с витрины автомобилей. Количество предварительных заявок было столь велико — около сотни — что многие экипажи даже не были допущены к предквалификации. И далеко не все ее участники смогли добраться до старта самой гонки. Причем наряду с безвестными частниками-малобюджетниками через предквалификационное сито не сумели просочиться и некоторые громкие имена. Такие, как "Астон-Мартин", чей DB7 оказался слишком тяжелым и медленным. Не по зубам оказалась предквалификация двум породистым "зверюгам" "Ягуар-ХJ220", а также экзотическому "Аскари-Шевроле", заводской "Хонде-NSX", обладателю сногшибательного дизайна "Феррари-F355". А вот основные соперники по серии "Глобал GT Индьюренс" взяли этот барьер играючи. Среди них оказались

многочисленные "порше-911" самых различных модификаций, "феррари-F40", по скорости не намного уступающие спортпрототипам, и, конечно же, главные дебютанты 63-го по счету Ле-Мана — "мак-ларены-F1".

Успевшее за какой-то год стать знаменитым творение Гордона Марри ценой в миллион долларов по настоячивым требованиям сорящих банкнотами толстосумов было переделано в настоящего гоночного монстра. И какого агрессивного! "Мак-Ларен-F1-GTR" выиграл шесть из семи этапов GT серии. Неудивительно, что 17 июня на стартовом поле кольца Сартэ выстроились сразу семь суперкаров из Уокинга.

Кстати, именно с "мак-ларенами" связано возрождение одной давней ле-мановской традиции, когда вместе с пилотом-профессионалом в гонке участвовал и "джентльмен-любитель", хозяин автомобиля. Именно так было в экипажах "мак-ларенов", где отставные пилоты Ф1 Дерек Белл, Оливье Груйар, Йохен Масс, Янник Дальма, Юрки-Ярви Лехто и другие делили мес-



"Феррари-333SP".

“WR-Пежо” Гонена: раннее лидерство, как и утверждал Воллек, к хорошему не приводит.

та с немецким банкиром Томасом Бшeром, британским парфюмерным магнатом Линдси Оуэн-Джонсом и Реем Беллмом, владельцем первого из заявленных “мак-ларенов”. Вся эта честная компания и считалась главным претендентом на победу в классе “Гран Туризмо”. Но не более того. Абсолютную победу прочили поначалу совсем другим актерам.

Гонок спортпрототипов в Европе уже нет, но свою прописку в Ле-Мане эти автомобили не утеряти. А по срав-



итальянских прототипа в Ле-Мане. “Западный автоклуб”, на протяжении свыше 70 лет проводящий 24-часовую гонку на Сартэ, живо откликнулся на это предложение. Два “Феррари-333SP” — тех самых, созданных Тони

ит новый автомобиль. Вернее сказать, приспособить испытанный двигатель “Порше-962” под не менее испытанное шасси “Ягуара-XJR14” — победителя чемпионата мира-91 по гонкам на выносливость. Но после того, как команда штуртгартского завода покинула американские гонки первенства IMSA, проект был заморожен — немецкая бухгалтерия посчитала не оправданным создавать автомобиль лишь для одной гонки в году, то есть для “Ле-Мана”. А вместо этого, решив сберечь время и дойчмарки, “Порше” объявила о поддержке команд “Кремер” и “Кураж”.

И без того спайдер “Кремера”, выполненный по мотивам “Порше-962” и уже в этом году одержавший победу в “24 часах Дайтоны”, представлял грозную силу. А уж объединив усилия со Штуртгартом, “Порше Кремер Рэйсинг” с двумя заявленными экипажами становилась главным фаворитом гонки.

Не в обиду осталась и команда “Кураж Компетисон”, базирующаяся здесь же, в Ле-Мане. Тринадцать раз ее отец и конструктор Ив Кураж пытался покорить вершину самой знаменитой суточной гоночной карусели. Тщетно. В нынешней, 14-й по счету попытке, французский маэстро как никогда был близок к достижению своей мечты. В придачу к мотору от “Порше” Кураж смог ангажировать по-настоящему великого “актера”, и в автомобиле под номером 13 вместе с известным специалистом по многочасовым гонкам, неоднократным победителем

“Дайтоны” Бобом Воллеком из Франции, его соотечественником Эриком Элери — триумфатором “Ле-Мана-93” появился... кто-бы вы думали — Марио Андретти, собственной персоной.

Какой шум подняли газетчики! Еще бы. Ведь стоило только Марио добавить к своему чемпионскому званию в Ф1, победе в “Инди-500” еще и успех в Ле-Мане и быть бы ему обладателем уникальной коллекции наград, которую ранее смог собрать один лишь Грэм Хилл. Причем сам американец не помышлял ни о каком другом месте кроме первого: “Очень хочется выиграть там, где не побеждал никогда. И для этого есть, кажется, все основания. Мотор и шасси очень неплохи, баланс и вовсе оптимален. С этим автомобилем надо выигрывать”.

То, что похвала мэтра Андретти автомобилю Ива Куража не просто слова, показал уже первый из трех дней квалификации — самым быстрым был Воллек. Время француза осталось лучшим и в четверг, правда, вплотную к “Кураж-С34-Порше” подобрался два бело-зеленых “WR-Пежо”. Но тогда этому не придали большого значения. Гром грянул в пятницу — первый ряд стартового поля оккупировали автомобили команды “Вельтер Рэйсинг”, категории “Ле-Ман Прото-2”.

Только тогда все неожиданно вспомнили, что “Вельтер Рэйсинг” — та самая фирма, скорее даже фирмочка, автомобилю которой принадлежит рекорд максимальной скорости в



Ле-Ман — это не только суровое испытание для гонщиков и автомобилей. Посмотрите, как загружены работой механики команды “Вельтер Рэйсинг”.

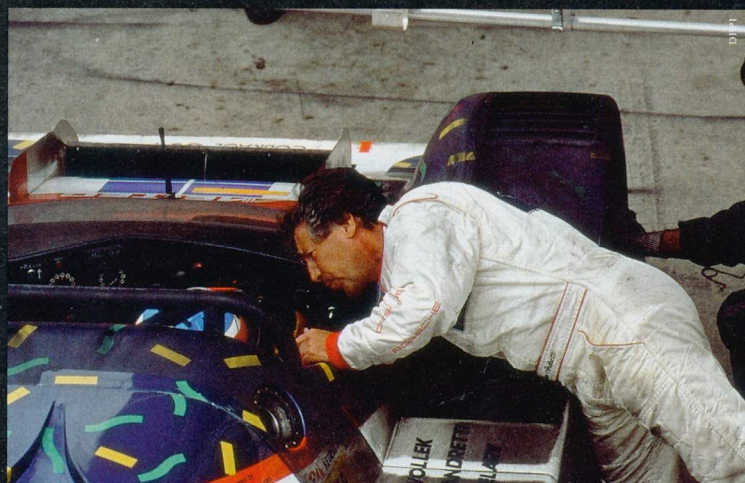
нению с прошлым годом полку их хотя немножко, но прибыло. И безусловно, главным событием в категории “Уорлд Спортс Кар” стало возвращение “Гарцующего жеребца” из Маранелло. По правде говоря, еще год назад на “Феррари-348” без особого успеха прокатился в Ле-Мане племянник короля Испании. Но то был практически серийный автомобиль. Спортпрототипу из Маранелло впервые с 1973 года суждено было выйти на кольцо Сартэ только теперь.

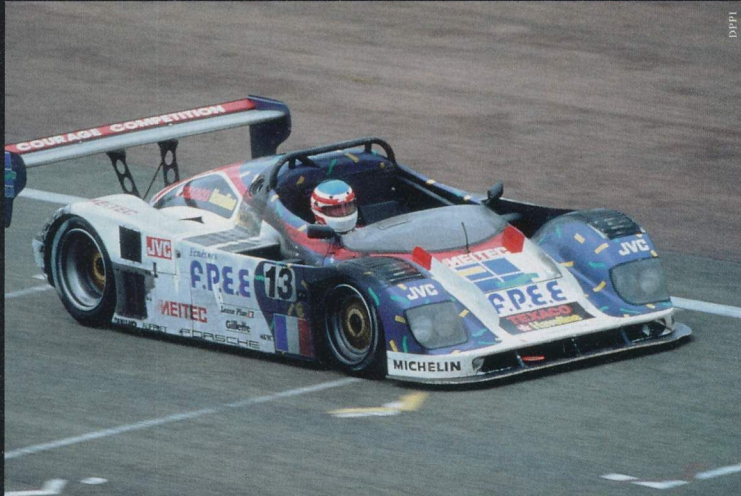
Массимо Сигала, гонщик и владелец собственной команды, оснащенный успехом “Феррари” в 12-часовой гонке в Себринге, решил заявить два

Саутгейтом гоночных спайдеров, что в прошлом сезоне устроили разнос американским машинам в первенстве IMSA — сразу получили предложение участвовать в квалификации, и что не менее важно, итальянские машины должны были украсить престижные 1 и 2 стартовые номера. Завод “Феррари” предоставил в распоряжение Сигалы трансмиссии, аэродинамические приспособления, спроектированные для гонок на выносливость. И несмотря на то, что вскоре один из 333-х был полностью уничтожен в жуткой аварии на трассе “Роуд Атланта”, второй автомобиль все же прибыл в Ле-Ман. Причем за руль желтого как цыпленок прототипа сел не кто иной, как сам Рене Арну, в начале 80-х трижды добывавший Гран-при за рулем “Феррари” формулы 1.

Давнишний оппонент итальянской команды, штуртгартская “Порше”, к нынешним состязаниям также проявила недюжинный интерес. Настолько высокий, что поначалу хотела даже постро-

Марио Андретти передает гоночную эстафету Эрику Элери.





Герой нынешнего Ле-Мана — «Кураж-С34-Порше». За рулем Эрик Элери.

Ле-Мане. В 1988 году машине, созданной одним из дизайнеров концерна «Пежо» Жераром Вельтером, на знаменитой Унодьерской прямой намерили 405 км/ч!

Впрочем, по правде говоря, нынешний WR совсем не та уникальная конструкция восьмилетней давности. Нынешний автомобиль «Вельтер Рэйсинг» — всего лишь переделка «Пежо-905-Спайдер», маленькой машинки-участницы национального французского чемпионата. Мощности трехлитрового почти стандартного мотора «Пежо» хватило, однако, для завоевания «полула». Но мало кто всерьез рассчитывал на эти машины. Опыт предыдущих «Ле-Манов» показывал, что WR не отличаются особой выносливостью.

Потому основное внимание почтеннейшей публики сконцентрировалось на второй линии, где располо-

Энди Уоллас, Дерек и Джастин Белл и их «Мак-Ларен» во время роковой остановки в боксах.

жились детища Ива Куража — «С34-Порше» экипажа Воллек/Андретти/Элери и «С41-Шевроле» под управлением Франка Лагорса, Эрика Бернара и ветерана «Ле-Мана» Анри Пескароло. Несмотря даже на то, что проиграли они победителям квалификации довольно много — 2,7 и 6,5 секунды соответственно. На девять с лишним секунд отстал «Кремер-К8» Ханса-Йоахима Штука, Тьерри Бутсена и Кристофа Бушю. И буквально в затылок немецкому прототипу дышал лучший из легковых автомобилей категории GT — «Феррари-F40-GT-E» под управлением малоизвестных итальянцев Фабио Манчини и Массимо Монти и столь же незаметного англичанина Грегори Эйлза. А далее — целая вереница «феррари» и «мак-ларенов» класса «Гран Туризмо».

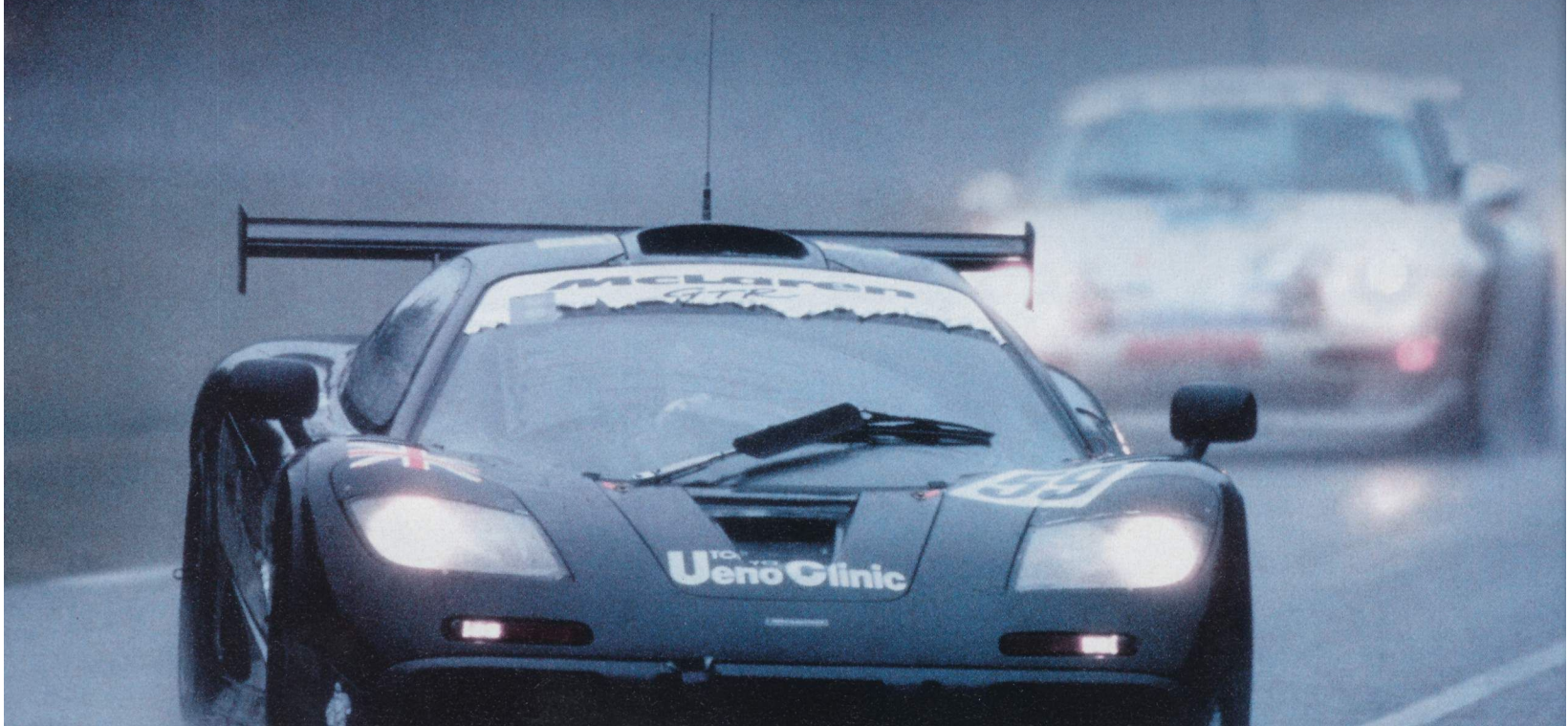
Вот в каком порядке должны были

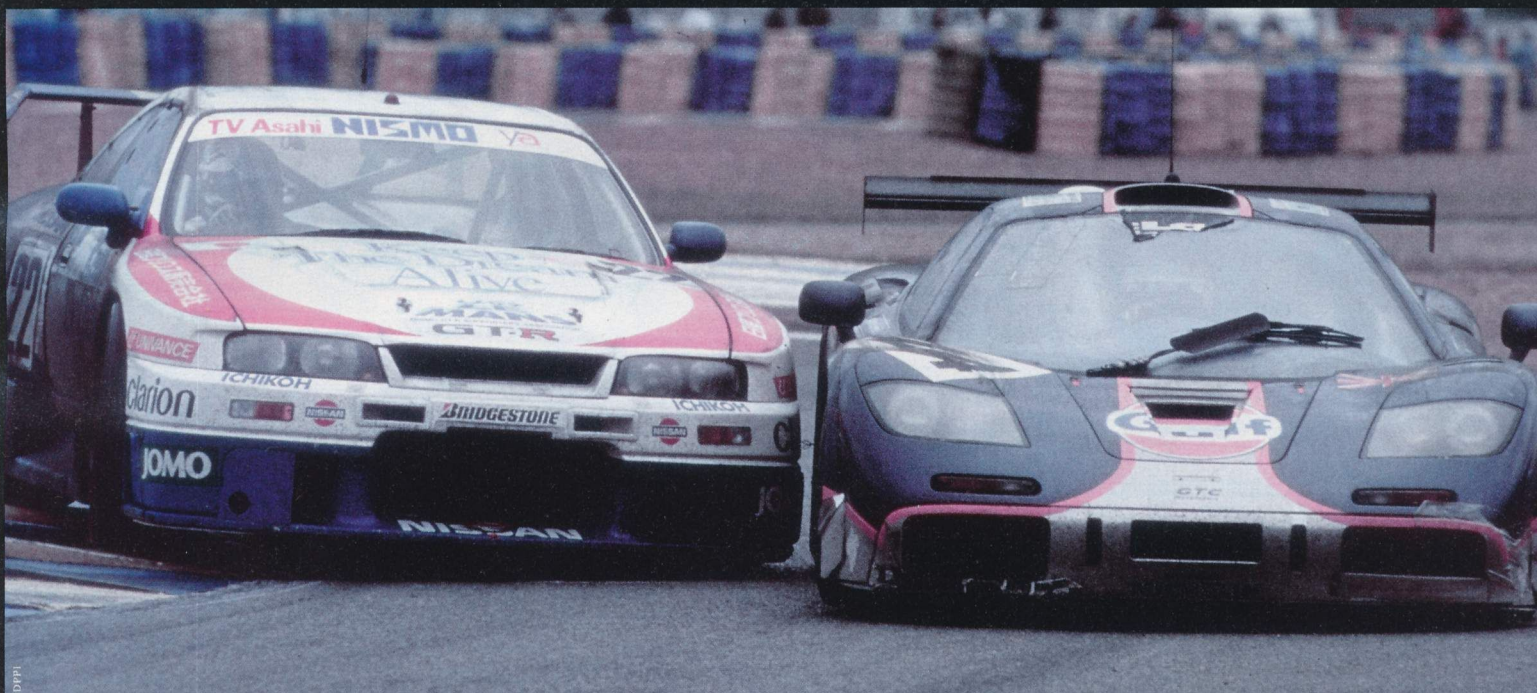


выйти на сцену 63 по счету «Ле-Мана» главные его актеры. Между тем к тому моменту, когда занавес должен был подняться — а происходит это по традиции в четыре часа пополудни — неведомый режиссер позаботился о том, чтобы сделать зрелище еще более захватывающим. В лучших традициях древнегреческой драмы, в ход постановки вмешались небесные силы — мрачные тучи, долго клубившиеся над кольцом Сартэ, пролились затяж-

ным дождем.

Первым же из действующих лиц, кому по прихоти «автора» предстояло сойти со сцены, стал, как ни странно, «Феррари-333SP». Но заставили его сделать это вовсе не гнев богов, а обычная, «земная» причина — недостаточная подготовка техники. Не прошло и получаса, как американец Джей Кохран зарулил в боксы с неисправной трансмиссией, а в 18:07 сгоревший мотор поставил точку в неудачном воз-





вращении "Феррари" на классическую гонку в Сартэ.

Между тем в лидерах прочно утвердились два "WR-Пежо", ведомые Виллиамом Давидом и Патриком Гоненом. Не стоит напрягать память, чтобы вспомнить, в каких соревнованиях отличились эти французы. Напрасный труд. Их имена появлялись лишь в стартовых списках Кубка "Пежо-Спайдер" и в самой Франции, пользовавшегося не ахти какой популярностью. Однако близкое знакомство с машиной и трассой немало помогли безвестным французам — они медленно, но верно отрывались от преследователей. И все же команде Жерара Вельтера не суждено было выиграть и на этот раз. Усилившийся дождь намывал на трассу грязь и создавал дополнительные проблемы для гонщиков. "На прямой, где

скорость далеко за триста, машина плохо слушается руля, — озабоченно делился Энди Уоллас, одна из главных примадонн "Мак-Ларена". — А уж если выезжаешь в лужу, то будь готов к лубым неприятностям".

Возможно, именно это обстоятельство и сыграло злую шутку с Патриком Гоненом. На Унодьерской прямой француз потерял контроль над автомобилем, WR закрутился волчком и перевернулся. На трассу мигом нырнул "пейс-кар", возивший пестрый автомобильный косяк добрых 45 минут, а гонщик с повреждениями грудной клетки без сознания был отправлен в больницу. По заверениям врачей, жизнь Патрика вне опасности.

После досадного инцидента с WR не прошло и двух часов, а на трассе Ле-Мана разыгралась очередная драма. Марио Андретти, сменивший в кокпите "Кураж-Порше" Воллека, уверенно держался в лидирующей группе. И уже сумел выйти на второе место, как вдруг... "Местами создавалось впечатление, что трасса залита маслом вперемежку с грязью. Похоже именно в эту гадость я и въехал", — смущенно оправдывался в боксах Марио. Никакой опыт и мастерство мэтра гоночной сцены не смог изменить ситуации — "Кураж" закрутился и правым боком врезался в отбойник. Американец сумел вернуться в боксы. Полчаса механики потратили на ре-

Несмотря на то, что "Мак-Ларен-F1-GTR" (справа) и "Ниссан-GTR-LM" были соседями по категории "Гран Туризмо-1" на финише их разделила целая пропасть.

монт, и сменивший Андретти Элери вновь выехал на трассу только 27-м. А вперед тем временем вышли, вот уж мало кто ожидал, — "мак-ларены". Причем английские машины не просто лидировали, тихой сапой к ночи они оккупировали три верхние позиции! Вот так сюрприз...

"Ничего, ничего, — успокаивал и себя, и коллег по команде "Кураж" Боб Воллек. — В Ле-Мане есть верная примета, что экипаж, рано вышедший в лидеры, едва ли выиграет гонку". Конечно, французам видней — он впервые стартовал на Сартэ в далеком 68-м. Но положение его автомобиля под тринадцатым стартовым номером было уд-

ручающим. Ведь экипаж Андретти/Воллек/Элери проигрывал целых шесть кругов, протяженностью 13 с лишним километров каждый. Мыслимое ли дело — ликвидировать такой отрыв?

Сырая погода заставляла зрителей в поисках тепла забиваться в палатки и "моторхоумы". Но наиболее преданные поклонники сцены, оставшиеся на своих местах, были вознаграждены. Драматическая погоня "Кураж-Порше" за "мак-ларенами" продолжалась всю ночь и стала истинным украшением Ле-Мана. На каждом круге "отщипывая" у лидеров по пять-десять секунд, к одиннадцати часам вечера "Кураж" вернулся в десятку, через час с не-

Негаданные победители Янник Дальма (справа) и его "Мак-Ларен-F1-GTR" (внизу слева) японской команды "Кокусай Кайхатсо".



● Организаторы гонок в Ле-Мане, ранее выражавшие заинтересованность в проведении Гран-при Франции Ф1, заявили недавно, что приоритетом для трассы Сартэ остаются многочасовые гонки. "Если "Западный автоклуб", местная администрация и другие партнеры придут к определенному соглашению, то, быть может, в один прекрасный день мы и увидим Ф1 в Ле-Мане. Пока успех гонок спортивных автомобилей для нас гораздо более важен" — заявил Марсель-Пьер Клич, одно из официальных лиц трассы.

● Команда "Маздаспид", триумфатор "Ле-Ман-91", на сей раз посчитала совершенно необходимым участвовать в гонке на Сартэ. Загвоздка, однако, заключалась в том, что у команды не было автомобиля. Посему японцы решили оплатить поездку в Ле-Ман Джима Даунинга — создателя прототипа "Кудзу-Мазда", успешно выступавшего в первенстве IMSA.

● Чтобы хотя бы приблизительно уравнивать мощности спортпрототипов и автомобилей класса "Гран Туризм", организаторы прибегли к испытанному приему. Исходя из массы и количества лошадиных сил у той или иной машины, на систему впуска устанавливалась ограничительная шайба.

● В нынешней гонке приняли участие 23 экс- и один — действующий пилот Ф1 (Марк Бланделл).

● Первое место на стартовом поле отделило от последнего 44 секунды.

● В нынешнем году, со времени самой страшной за всю историю автогонок аварии, случившейся именно в Ле-Мане в 1955 году, прошло ровно сорок лет.

● Нынешнее второе место стало высшим результатом Марио Андретти в Ле-Мане. До этого лучшим достижением американца было третье — в 1983 году. Последний же раз Марио стартовал в Сартэ восемь лет назад, тогда семейный экипаж — отец, сын и племянник Андретти финишировал шестым.

● Янник Дальма стал самым результативным пилотом Ле-Мана 90-х годов. На его счету три победы и второе место.



16:03 — экипаж победителей получает отмашку.

большим, воспользовавшись аварией "Мак-Ларена" Филиппа Алльо, вышел на седьмое место. К четырем утра интернациональный экипаж пристроился вплотную за двумя лидирующими "мак-ларенами", ведомыми соответственно Энди Уолласом с отцом и сыном Беллами и Янником Дальма, Юрки-Ярви Лехто и Масанори Секией.

Уже одно соперничество этих двух "трupp" не могло не вызвать интереса. Как-то поведет себя ветеран Дерек Белл, находясь буквально в нескольких часах от исторической шестой победы на Сартэ? И как проявит свои способности его сын Джастин, на счету которого нет пока особых достижений ни в автоспорте вообще ни на сценической

площадке Ле-Мана? На что способен Юрки-Ярви Лехто после прошлогодней аварии в тестах, стоившей финну места в "Бенеттоне"?

Апофеоза эта дуэль достигла в 9:45 утра, когда Дальма на "Мак-Ларене" частной японской команды обошел Джастина Белла. Ненадолго. Двадцать минут спустя Энди Уоллас восстановил "статус-кво". Но за два часа до окончания гонки Уоллас, чертыхаясь, вернул в боксы "Мак-Ларен" с проблемами в коробке передач. Зато на второе место вышел "Кураж-Порше". Увы, это было последним достижением экипажа Воллек/Андретти/Элери, они так и финишировали следом за победителями, проиграв им всего-навсего три минуты.

"Упустив столько времени в самом начале гонки, всю ее оставшуюся часть мы шли абсолютно раскрепощенными. А это было здорово, — седой папаша Андретти, казалось, совсем не был расстроен. — Прямо скажу, теперь у меня есть причина, чтобы вернуться в Ле-Ман через год".

Раз уж так заявляет сам Марио, то верно Ле-Ман на самом деле преобразился за последний год. Это ведь как если бывалый актер почитает за честь еще раз сыграть в хорошей театральной постановке. Так что, выходит, 24 часа Ле-Мана действительно возрождаются. ▀

24 HEURES DU MANS

17—18 июня, 1 круг — 13600 м

		Место на старте: Категория:		Круги:	
1. Я. Дальма/Ю.-Я. Лехто/М. Секия	F/SF/J	McLaren F1 GTR	9	GT1	298
2. Б. Воллек/М. Андретти/Э. Элери	F/USA/F	Courage C34 Porsche	3	WSC	298 (—9,461 км)
3. Э. Уоллас/Дж. Белл/Д. Белл	GB	McLaren F1 GTR	13	GT1	—1
4. Р. Белл/М. Сандро-Сала/М. Бланделл	GB/BR/GB	McLaren F1 GTR	11	GT1	—5
5. Ф. Жиру/О. Груайар/Ж. Делетра	F/F/CH	McLaren F1 GTR	15	GT1	—7
6. Х.-И. Штук/Т. Бутсен/К. Бушо	D/B/F	Porsche 962K8 Spyder	5	WSC	—8
7. И. Терада/Дж. Даунинг/Ф. Фреон	J/USA/F	Cudzu DG3	19	WSC	—15
8. К. Такахаши/К. Тсуция/А. Лида	J	Honda NSX GT	35	GT1	—22
9. Дж. Анзер/Ф. Елински/Э. Бертаджия	USA/D/I	Callaway Chevrolet Corvette	36	GT2	—25
10. Х. Фукуяма/М. Кондо/Ш. Касуя	J	Nissan Skyline GTR LM	33	GT1	—26
11. Р. Агуста/Ю. О'Брайен/Р. Доннован	I/GB/GB	Callaway Chevrolet Corvette	38	GT2	—27
12. М. Ферте/О. Тевенен/К. Палау	F/F/E	Ferrari F40 LM	7	GT1	—27
13. Ж.-Л. Ларрибьер/М. Сур/Э. Пулен	F	McLaren F1 GTR	20	GT1	—31
14. Дж. Кроснофф/М. Мартини/М. Апицелла	USA/I/I	Toyota Supra GT-LM	29	GT1	—33
15. Г. Кустер/К. Доледжи/П. Сайкел	USA/CZ/D	Porsche 911	45	GT2	—34
16. Э. ван ден Вивье/Д. Орсьон/Ж.-Ф. Веру	B/F/F	Porsche 911	46	GT2	—35
17. Р. Джонс/Н. Адамс/Ж. Мак-Куиллан	GB	Porsche 911	44	GT2	—49
18. Ф. Манчини/М. Монти/Г. Эйз	I/I/GB	Ferrari F40 GT-E	6	GT1	—60
19. В. Кауфман/Н. Хане/М. Лигонэ	D/J/F	Porsche RSR GT	27	GT1	—69
20. П. Руссе/Б. Санталь/Э. Сезональ	F	Debra Ford	37	LMP2	—75
Не классифицированы:					
Ж.-М. Гунон/П. Бельмондо/А. Тревизоль	F	Venturi 600 SLM	10	GT1	—103
К. Марш/Ф. Миго/Д. Лесли	GB/F/GB	Marcos Chevrolet LM500	42	GT2	—113
Ф. Фавре/Х. Окада/Н. Хатори	CH/J/J	Honda NSX GT	43	GT1	—176
Сошли:					
Дж. Кохран/М. Сигала/Р. Арну	USA/I/F	Ferrari 333SP	17	WSC	мотор
П. Гонен/П. Петит/М. Роста	F	WR-Peugeot LM94	2	LMP2	авария
Л. Оуэн-Джонс/П.-А. Рафанель/Ф. Алльо	GB/F/F	McLaren F1 GTR	14	GT1	авария
Т. Бшер/Дж. Нильсен/И. Масс	D/DK/D	McLaren F1 GTR	12	GT1	авария
Ю. Лессиг/Ф. Конрад/А. Херманн	D/A/BR	Porsche 962K8 Spyder	16	WSC	эл.оборуд.
В. Давид/Ж. Буве/Р. Баллендра	F	WR-Peugeot LM94	1	LMP2	топливо

Причина:

Средняя скорость победителя: 168,988 км/ч. Результат победителей: 4055 км. Лучший круг: Гонен (WR-Peugeot LM94) — 3.51,41 (211,573 км/ч).

НЕЗАМЕНИМЫЕ ВСЕ-ТАКИ ЕСТЬ

М. МЕДВЕДЕВ

Ничто не могло стать большей сенсацией Гран-при Италии, чем официальное подтверждение Кевином Швантцем того, что он оставляет чемпионат мира. Слухи о его отставке поползли уже после японского этапа первенства, когда Кевин, сославшись на замучившие его травмы, якобы решил поправить здоровье.

Вот почему замену уходящему на покой техасцу руководство команды стало подыскивать заранее. Разумеется, дело оказалось совсем непростым. Первым на смотрины был приглашен 25-летний Шон Эммет. Однако более чем скромные результаты англичанина не удовлетворили высших чинов "Лаки Страйк Сузуки". Может быть, этот неудачный опыт подвигнул менеджера "конюшни" Гэрри Тейлора к поиску более зрелых мастеров. Между тем единственным на сегодняшний день по-настоящему сильным и при этом свободным от каких-либо контрактов пилотом был Джон Косински. Но как раз ему-то вход в "Сузуки" заказан.

Ровно с того момента, когда на голландском Гран-при 1993 года "Рыжий дьявол" Джон пнул ногой и обложил последними словами свой четвертьлитровый гоночный "Сузуки". Так что скорее японцы откажутся от Курильских островов, чем забудут ту обиду. А стало быть, при всех своих достоинствах Косински не видать места в их команде. И так, выходит, что пилотов, не понаслышке знакомых с "пятисотками", в распоряжении Тейлора не было. Потому ветеран-менеджер решил заглянуть на соседний двор — чемпионат мира супербайков. Там-то весьма кстати и нашелся, как считали, подходящий кандидат на освободившееся место экс-чемпиона мира — Скотт Рассел.

Сам новобранец, то ли не веря своему счастью, то ли желая набить себе цену, поначалу темнил. На этапе чемпионата супербайков в Донингтоне Рассел — ведущий пилот "Маззи-Кавасаки" и экс-чемпион мира — появился с двумя сломанными пальцами на ногах. На вопросы любопытствующих

американец скромно ответил, что, дескать, ехал на горном велосипеде, не удержался, упал. Вскоре, однако, выяснилось, что в аварию Скотт угодил вовсе не в горах, а на асфальте трассы в чешском Брно, управляя не велосипедом, а мотоциклом...

"Гонки супербайков — замечательные соревнования. Но каждый гонщик знает, что только Гран-при — настоящая вершина мотоспорта", — просто лучился счастьем Скотт. Между тем условия трехлетнего контракта, заключенного Расселом с командой "Маззи-Кавасаки" американец выполнил лишь наполовину. Следовательно, особого желания отпускать Скотта на волю Роб Маззи не испытывал. Дабы отспорить американца, "Сузуки" бросила в бой лучших адвокатов, но их вмешательства поначалу оказалось недостаточно — Расселу даже пришлось пропустить первый день квалификационных заездов итальянского Гран-при. Но вскоре формальности были утрясены, и в субботу на асфальт Муджелло выкатил "Сузуки" под стартовым номером 45. Как и следовало ожидать, в первой своей гонке на двухтактном мотоцикле Скотту ничем не удалось проявить себя. Заняв 13-е место в квалификации, он три с половиной секунды уступил времени победителя, — а им, как несложно догадаться, стал Майкл Дуэн. Две с половиной секунды Рассел уступил "Хонде" Синичи Ито, стоявшего на старте по левую руку от Дуэна. "Кадживе" Пьер-Франческо Кили новобранец "Сузуки" уступил на три десятых меньше.

Кили? "Каджива"? Здесь нет ошибки. Действительно, единственная машина прошлогодней модели V594 из под самого Джона Косински была вверена заботам 31-летнего итальянца Пьер-Франческо Кили, выступающего за "Дукати" (а эта марка, напомним, принадлежит концерну "Каджива") в супербайках. Впрочем, вернулась контора братьев Кастильони в чемпионат мира на единственный Гран-при.

Как это ни удивительно, но даже из одного старта итальянской команде удалось извлечь рекламные дивиденды — прошлогодний мотоцикл занял третью строчку стартового протокола, обойдя новейшие заводские "сузуки" и "ямахи". Выступление Кили не только порадовало итальянских бо-



лельщиков, но и насторожило организаторов. "Каджива" с цифрой 71 на обтекателе была тщательно взвешена, скрупулезно осмотрена, у нее измерили рабочий объем двигателя и... признали полностью отвечающей техтребованиям.

Увы, добиться в Муджелло большего, чем третьей позиции на старте, "Кадживе" не удалось. Сначала Кили, отвыкший от гонок Гран-при, — свою единственную победу в чемпионате мира "пятисоток" он одержал шесть лет назад — проворонил старт, а чуть позже и вовсе совершил вынужденную прогулку в придорожный гравий.

Ну а среди первых были все те же лица. Пуиг, Битти, Дуэн, Барруш — в таком порядке пилоты вошли в первый поворот. Дуэн, Битти, Пуиг, Барруш — таким стало положение в лидирующей группе уже на втором круге. Предыдущие этапы в Испании и Германии стали приучать нас к любопытной закономерности: вскоре после того, как чемпион мира выходил в лидеры, с ним случался какой-нибудь неприятный казус. Итальянский Гран-при не стал исключением. На шестом круге Мик слишком резко прибавил на выходе из поворота, и мотоцикл встал на дыбы как раз в тот момент, когда необходимо было вписываться в очередной изгиб трассы. "Переднее колесо вдруг оказалось в воздухе, — объяснил Дуэн после финиша. — Счастье еще, что я сумел сбросить скорость перед тем, как выехал на траву".

Чемпиону мира и впрямь повезло — он не только каким-то чудом удержал мо-

тоцикл, но и вернулся на трассу третьим, быстро расправился с Пуигом и тут же кинулся вдогонку за ушедшим вперед Битти. Не прошло и трех кругов, как Мик повис на хвосте у лидера.

"Я обернулся и не поверил своим глазам! — делится вскоре немного ошарашенный Дарил. — Я ни секунды не сомневался, что Мик сошел!"

Очевидно, лидер первенства был так уверен в ходе чемпионата, что не оказал ему практически никакого сопротивления. "Все прошло немного не так, как предполагалось, но главное — мы выиграли", — подвел итог итальянской гонки Дуэн, не испытывавший радости победы с апрельского Гран-при Малайзии.

Однако досадные ошибки и падения, которые преследовали чемпиона на протяжении трех этапов, оставили Мика на непривычной для него второй позиции в турнирной таблице. И на следующий Гран-при Дуэн приехал с отставанием в 24 очка от лидера первенства — Битти.

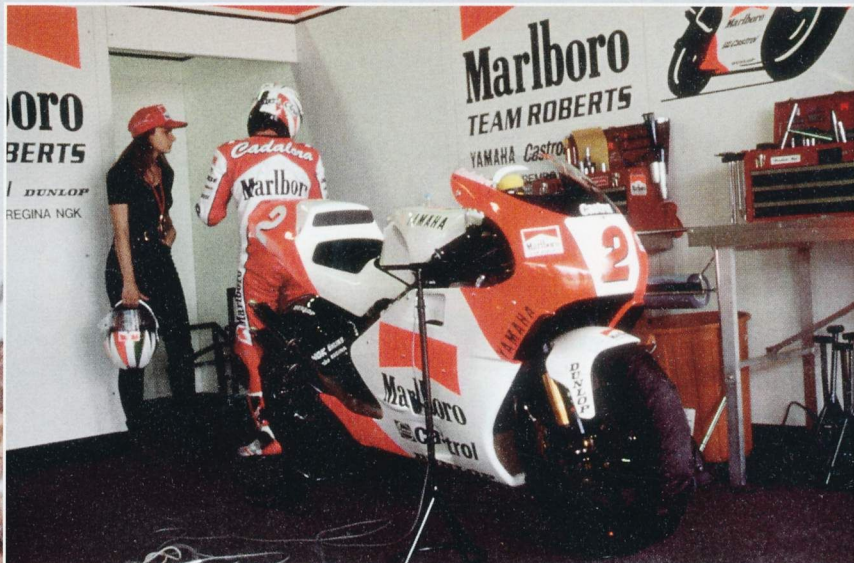
Трасса "Ван Дрентхе" в Ассене одна из самых длинных — 6349 метров — и самых быстрых — средняя скорость приближается к 180 км/ч — в календаре чемпионата мира. Последнее обстоятельство предъявляет к мастерству пилотов повышенные требования. Даже несмотря на то, что Ассен отвечает современным стандартам безопасности, редкий гран-при на этом коварном кольце обходится без серьезных падений.

В четверг, в первый день квалификации, потерпел аварию Нобуацу Аоки, выступающий в "четвертинках". А в пятницу сразу по окончании свободной тренировки телетайпы информационных агентств споро застучали: "Лидер чемпионата мира Дарил Битти потерпел аварию, сломал левую ключицу и выбыл из субботней гонки". Австралийцу сделали рентген, после чего в срочном порядке переправили в Лондон для операции.

"Я почувствовал, что наклонил мотоцикл чуть больше, чем нужно, — описывал Битти свою первую в сезоне аварию, — и меня тут же выбросило из седла".

Так у Дуэна появился шанс, в отсутствие земляка, вновь выйти в лидеры чемпионата. За победу в Гран-при начисляется двадцать пять очков, разрыв же между австралийскими пилотами был на очко меньше. Однако эту победу Мику предстояло еще завоевать, тем более что в Голландии впервые в нынешнем сезоне первое место на старте Дуэну не досталось. Буквально на последнем квалификационном круге 25-летний испанец Алекс Кривиль отодвинул своего именитого товарища по команде на вторую строчку стартового протокола.

А по зеленому сигналу стартера вперед выстрелил итальянец Лорис Капиросси. 22-летний двукратный чемпион мира в самом младшем классе первый сезон выступает в "пятисотках". Но уже успел показать себя достаточно быстрым и весьма агрессивным



6 этап Гран-при Италии

11 июня, Муджелло, 23 круга, 120,635 км

1. М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	1	44.20,790
2. Д.Битти	AUS	Suzuki RGV-Г	4	—3,728
3. А.Пуиг	E	Honda NSR500	5	—8,922
4. С.Ито	J	Honda NSR500	2	—14,435
5. А.Кривиль	E	Honda NSR500	7	—16,310
6. Н.Абе	J	Yamaha YZR500	11	—16,370
7. А.Барруш	BR	Honda NSR500	10	—16,418
8. Л.Реждиани	I	Aprilia RSV400	8	—34,747
9. Л.Капиросси	I	Honda NSR500	6	—40,914
10. П.-Ф.Кили	I	Cagiva V594	3	—54,732
11. С.Рассел	USA	Suzuki RGV-Г	13	—1:00,252
12. Л.Кадалора	I	Yamaha YZR500	9	—1:02,752
13. Б.Гарсиа	F	ROC Yamaha	17	—1:03,344
14. Н.Ходжсон	GB	ROC Yamaha	12	—1:26,947
15. М.Гарсиа	F	ROC Yamaha	14	—1:34,550

"Поул-позишн": 1.53,54 (166,326 км/ч). Лучший круг: Дуэн — 1.54,381 (165,080 км/ч).



пилотом. К сожалению, пока не слишком стабильным. Вот и на этот раз ему недолго суждено было нести бремя лидера. "Хонда", щеголяющая "малборовским" окрасом, после нескольких кругов стала опасно покачиваться и терять скорость. В лидеры тут же просочился Альберто Пуиг, уверенно отбивавший все атаки грозного дуэта из "Хонда Рэйсинг Корпорейшн" — Дуэна и Кривилля. Альберто прекрасно вел гонку, пресекая попытки чемпиона мира пробиться на первое место. Используя свой недюжинный технический потенциал, австралиец атаковал лидера со всех мыслимых и немыслимых позиций. Но раз за разом вынужден был отступать. В конце концов — а случилось это где-то в середине гонки — Мик оставил свои безуспешные попытки и чуть отпустил испанца. Казалось, Дуэн почел за благо не рисковать и решил довольствоваться двумя десятками очков за второе место. Должно быть, поверил в это и Пуиг. И вдруг... "Я решил зайти в поворот пошире, чтобы потом, используя большую скорость на выходе, оттеснить Пуига к следующему повороту, — жмурясь от удовольствия, словно кот, проглотивший особенно хитрую и упорную мышь, рассказывал Дуэн после гонки. — И мне повезло!"

А расстроенный Пуиг на последнем круге прозевал еще и отчаянный маневр Кривилля.

"Хонда" праздновала победу, а в "Сузуки" с грустью обдумывали планы на будущее. Не только из-за аварии Битти, сто-

ившей ему лидерства в чемпионате, а еще и потому, что специально выписанный из-за океана титулованный Рассел выглядел ничуть не лучше, чем безвестный Шон Эммет пару гонок назад.

Выходит "Сузуки" поменяла шило на мыло, заплатив при этом, должно быть, немалые деньги. /

7 этап Гран-при Нидерландов

24 июня, Ассен, 20 кругов, 120,98 км

1. М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	2	41.27.422
2. А.Кривилль	E	Honda NSR500	1	—0.114
3. А.Пуиг	E	Honda NSR500	4	—0.596
4. Л.Капирроси	I	Honda NSR500	3	—5.618
5. А.Барруш	BR	Honda NSR500	7	—12.455
6. Н.Абе	J	Yamaha YZR500	5	—15.300
7. Л.Кадалора	I	Yamaha YZR500	10	—30.740
8. С.Ито	J	Honda NSR500	9	—38.470
9. Л.Реджиани	I	Aprilia RSV400		—52.644
10. Х.Борха	E	ROC Yamaha		—52.655
11. Б.Гарсиа	F	ROC Yamaha		—54.512
12. С.Рассел	USA	Suzuki RGV-Г	6	—59.550
13. Н.Ходжсон	GB	ROC Yamaha	16	—1.17.812
14. Дж.Хейдон	GB	Harris Yamaha	14	—1.18.396
15. А.Боссар	CH	ROC Yamaha		—1.22.784

Не стартовал:	Место на старте:	Причина:
Д.Битти	AUS	Suzuki RGV-Г
	8	авария

"Поул-позишн": 2.03.151 (176,827 км/ч). Лучший круг: Кривилль — 2.03.475 (176,363 км/ч).

Личный зачет: 1. Дуэн — 120 очков; 2. Битти — 119; 3. Пуиг — 99; 4. Кривилль — 92; 5. Кадалора — 79; 6—7. Ито, Барруш — по 60; 8. Абе — 55; 9. Капирроси — 48; 10. Реджиани — 41. Командный зачет: — 1. Honda — 161; 2. Suzuki — 123; 3. Yamaha — 88.

MOTO GP

● Продолжают ухудшаться отношения между Кенни Робертсом и Лукой Кадалорой. Одним из камней преткновения в сотрудничестве босса и гонщика стала резина "Мишлен". Итальянец был раздосадован тем, что французский шинный гигант предоставил в Муджелло свои специальные улучшенные покрышки мотоциклу Кили, Лука же вынужден был использовать обычные серийные шины. Напомним, "Мишлен" помогает "Данлопу" — официальному поставщику "Ямахи", чьи заводы в Японии были разрушены в результате землетрясения. Ходят слухи, что Кадалора, неудовлетворенный "Данлопом" и "Ямахой", собирается покинуть команду и в будущем сезоне выступать в составе "Априлии".

● Поговаривают, что яркая красная "Каджива" может появиться на трассе Гран-при еще раз в этом году. Наиболее вероятно это может произойти в Донингтоне на розыгрыше Большого приза Великобритании.

● Новая система квалификации может появиться в "королевском" классе уже в будущем сезоне. Суть нового принципа борьбы за "поул-позишн" заключается в том, что по итогам обычных квалификационных заездов отбираются самые быстрые пилоты. Затем их вновь выпускают на трассу, и показавший лучшие секунды в этом заезде получает право стартовать с первого места. Создатели новой системы надеются, что она привлечет большее внимание телевидения.

● Мик Дуэн посетил боксы команды "Кастроль Хонда" во время этапа чемпионата мира супербайков в Монце.

● Гран-при Нидерландов по давно сложившейся традиции проводится по субботам. Кто знает, возможно, как раз поэтому посещаемость голландского этапа одна из самых высоких в чемпионате. В нынешнем году на гонке в Ассене побывали 130 тысяч зрителей.

"ТРИДЦАТЬ ЧЕТВЕРТЫЙ", ДО СВИДАНИЯ!

Когда дядя Кевина Швантца, тоже мотогонщик, передавал по наследству свой номер "34" племяннику, то, наверное, не подозревал, что тот сделает эти две цифры легендарными. Причем настолько, что после ухода Кевина организаторы чемпионата мира объявят о том, что впредь ни один пилот в "королевском" классе не будет носить этот номер.

Одиннадцать сезонов на трассах гран-при, двадцать пять побед, титул чемпиона мира и неслучайные синяки, шишки, переломы. Ушел Кевин Швантц — последний из великой плеяды американских гонщиков. Кенни Робертс, Фредди Спенсер, Эдди Лоусон, Уэйн Рэйни, Кевин Швантц — с 1978 года вместе они тринадцать раз выигрывали мировые первенства. Ушел Кевин Швантц, а значит в истории мотоциклетных гран-при перевернута еще одна замечательная страница.

Проститься со своими товарищами Кевин приехал в Италию на трассу Муджелло уже в качестве зрителя. Здесь корреспондент французской газеты "Экип" и взял у него интервью, которое мы предлагаем вашему вниманию.

— Кевин, когда вы решили уйти из мира Гран-при?

— После Японии. Это было самое трудное решение в моей жизни. Впрочем, я сомневался до самой последней минуты. Я сидел в своем доме в Техасе и взвешивал все "за" и "против". Я вопрошал сам себя: "Ехать в Испанию или нет?"

— И почему вы все-таки не поехали в аэропорт?

— Причин несколько. Но главное в том, что сердце мое не лежит больше к этому делу. После падения на этапе в США в прошлом году, за которое я заплатил травмой и очередной операцией, я вдруг понял, что не нахожу больше удовольствия от управления гоночным мотоциклом. Во время зимних тестов в Австралии я сломал палец. Потом на тренировке перед Гран-при Австралии опять здорово упал. А когда поднимался с земли, подумал: "Надо ли мне вновь садиться на мотоцикл?" Я убедил себя в том, что необходимо продолжать хотя бы до конца сезона. Но впоследствии уже не чувствовал себя столь непринужденно на трассе, как прежде. Во время Гран-при Японии, где несмотря на то, что шел дождь, а это моя любимая погода, я осознал — пора заканчивать.

— Не повлияла ли на ваше решение трагедия, случившаяся в Мизано в 1993 году с Уэйном Рэйни?



— Тот день я не забуду до конца жизни. Когда мы с Уэйном начинали вместе гоняться, то были непримиримыми врагами. Потом по-настоящему подружились. Когда я возвращался в нынешнем году из Японии, наши кресла в самолете оказались рядом. Уэйн мне признался, что в тот роковой для него год он перестал получать удовольствие от езды. Рэйни продолжал выступать потому, что все этого хотели. Черт возьми, подумал я, тоже самое происходит и с тобой. К тому же травмированное левое запястье не позволяло управляться с машиной, как прежде. Все это и подтолкнуло меня к тому, чтобы оставить гонки.

— Не чувствовали ли вы, что удача отвернулась от вас?

— В последнее время меня преследовали особенно тяжелые падения и травмы. Прежде всего то, в Австралии, после которого я мог вообще не

подняться. Отчасти это происходило из-за утраты мной сосредоточенности, внимания, отчасти из-за того, что я перестал доверять мотоциклу. И вот однажды пришло ощущение, что следующее падение будет последним...

— У вас уже есть какие-нибудь планы на будущее?

— Сейчас мне необходимо отключиться от всего. Я возвращаюсь в Техас, чтобы отдохнуть и заняться своим ранчо. Там и поразмышляю над будущим. У меня неплохие перспективы. Во-первых, у "Сузуки". Мы уже говорили о том, чем я могу быть полезен этой команде. Я хотел бы помогать Дарику Битти и Скотту Расселу. Я также проехал несколько тестов за рулем гоночного грузовика, для чемпионата "NASCAR Супер Трак", который стал разыгрываться в нынешнем сезоне. А в будущем году, возможно, я выступлю там по полной программе.

— Выходит, с мотоциклом покончено навсегда?

— Сейчас, после того как я заявил об отставке, трудно говорить о том, что вновь сяду на мотоцикл. Но одна мысль не дает мне покоя. Я хотел бы подарить фирме "Сузуки" победу в восьмичасовых гонках на трассе "Сузука", которые никогда прежде не выигрывал. А также, может быть, участвовать в "200 милях Дайтоны".

— Известна ваша страсть к велогонкам...

— Они составляют часть моих планов на будущее. Хотелось бы, например, помогать молодым американским велосипедистам.

И, кто знает, со временем стать спортивным директором команды на "Тур де Франс".

— Какое самое приятное воспоминание останется у вас от гонок гран-при?

— Моя последняя победа в Большом призе Великобритании в Донингтоне. Выиграть после тяжелого падения в тренировке — это не забудешь никогда.

— А самое грустное?

— Те несколько минут, после того как я объявил о намерении уйти из мотогонок. ▀

ГРАН - ПРИ МОСКВЫ ОТ "ЛАКИ СТРАЙК"

Два месяца Москва была окрашена в цвета Lucky Strike. Дело в том, что известная компания BAT (British American Tobacco), выпускающая, помимо этой, такие популярные во всем мире марки табачной продукции, как HB, Hollywood, Kent, с конца апреля при участии агентства Bates Saatchi and Saatchi проводила в столице России масштабную рекламную кампанию.

Очаровательные девушки, одетые в униформу Lucky Strike, вместе с представителями фирмы приходили в престижные ночные клубы "Пилот", "Sports-bar", "American Bar & Grill", "2x2", "Птюч", то есть те заведения, где установлены автоматы, имитирующие гонки на мотоциклах. Суть конкурса, организованного BAT, заключалась в следующем: по итогам каждого вечера в каком-либо из клубов определялся победитель, набравший наибольшее количество очков после всех проведенных "заездов" (кстати, ощущения "гонщиков" на симуляторах практически полностью соответствуют тем, которые испытывают спортсмены в настоящих мотогонках, а высвечивающаяся на экране перед глазами трасса создает поч-

ти абсолютный эффект присутствия), кому доставался приз Lucky Strike — кожаная куртка. Однако лишь предметами одежды дело не ограничивалось. Фирма установила главную награду для абсолютного рекордсмена — поездку на Гран-при в Голландию, на этап чемпионата мира по шоссейно-кольцевым мотогонкам в качестве персонального гостя знаменитой команды Lucky Strike Suzuki.

Отдельно проводился конкурс для диск-жокеев, в котором приняли участие ди-джеи ведущих радиостанций Москвы — "Радио Maximum", "101", "M-radio", а также ряда дискотек и клубов. Его лауреат тоже удостоивался чести быть в числе приглашенных на чемпионат мира.

Состязания мгновенно вызвали у московской публики грандиозный ажиотаж. Попробовать свои силы хотелось многим, однако, в спорте, пусть даже твой мотоцикл установлен на подиуме, чемпион может быть только один. Вернее, в нашем случае — двое. В результате право на поездку в Голландию досталось самым достойным — выпускнику МГУ Алексею Лисанскому и ведущему "Радио Maximum" Андрею Иванову,



которые отправились в "страну тюльпанов" на полном пансионе Lucky Strike. По словам победителей, поездка на голландский этап чемпионата мира стала для них поистине незабываемым событием — ведь шоссейно-кольцевые мотогонки, пока, к сожалению, не столь популярные у нас в стране, за рубежом вызывают громадный интерес и считаются одним из наиболее зрелищных видов спорта. К тому же компания BAT организовала для счастливиц великолепную внесоревновательную программу — победители жили в шикарных пятизвездочных отелях, обедали в лучших ресторанах Амстердама и Ассена, где проходил этап, и имели возможность проехать на персональном автобусе Lucky Strike почти по всей Голландии. В общем, впечатлений от увиденного у Алексея и Андрея осталась масса.

BAT планирует провести аналогичный конкурс по всей России: он начнется в августе в "Sports-bar" и посетит города Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Волгоград, Нижний Новгород. Его победитель поедет в Барселону, где состоятся международные состязания мастеров гонок на симуляторах. В постерах Lucky Strike вы найдете информацию о том, где можно присоединиться к конкурсу.



КОГДА ПОБЕДА

“Это было фантастическое чувство, самый великий день в моей карьере! Когда до финиша осталось десять кругов, я заплакал. Слезы застилали глаза, я почти не видел, куда еду. Большого труда стоило взять себя в руки. Я приказал себе: встряхнись, скоро финиш!” Так описывал свои ощущения французский гонщик Жан Алези, который 11 июня 1995 года, в 31 свой день рождения, одержал первую победу в формуле 1. Шесть с половиной сезонов, девяносто этапов чемпионата мира ушло у него на то, чтобы подняться на вершину. И вот Жан сжимает в руках заветный Большой приз...



ФОРМУЛА 1

ИТЕЛЬ ПЛАЧЕТ

А. МЕЛЬНИК



В новейшей истории Гран-при Канады не так уж редки случаи, когда неудачи фаворитов приводили к победе тех, кто как будто не числился среди главных ее соискателей. Шесть лет назад первенствовал бельгиец Тьерри Бутсен, сумевший опередить Айртона Сенну и Алена Проста. В 1991 году Нельсон Пике получил неожиданный подарок от безоговорочного лидера Найджела Мэнселла. А еще через год сходами Мэнселла и Сенны воспользовался Герхард Бергер.

Но в последние два сезона фавориты уверенно брали верх. Вот и на этот раз казалось, что неожиданностей удастся избежать. Во всяком случае лидер чемпионата Михаэль Шумахер после двух побед подряд — в Испании и Монако — был уверен в собственных силах: «Мы хорошо поработали и достигли некоторого прогресса с машиной. Я очень доволен этим обстоятельством и с нетерпением жду гонки». Его единственный, как представлялось, оп-

понент в споре за чемпионскую корону Деймон Хилл тоже не скрывал оптимизма: «Монреальская трасса, — где нет по-настоящему скоростных поворотов, зато много мест, в которых приходится тормозить изо всех сил, да к тому же одна из самых неровных в формуле 1 — очень выматывает физически и трудна с технической точки зрения. Но именно такая трасса и подходит «вильямсам» больше всего».

Результаты квалификации эти соображения вполне подтвердили. Шумахер более трети секунды выиграл у пилотов «Вильямса», а «феррари» Бергера и Алези отстали на 0,586 и 0,813 с соответственно. «Бенеттон» же Джонни Херберта буквально наступал французам на пятки — разница между ними составила микроскопические 0,024 секунды. В такой ситуации, согласитесь, рассчитывать на победу на месте Алези мог разве что завзятый оптимист.

Правда, было одно обстоятельство, несколько

повышавшее шансы Жана. Построенная почти двадцать лет назад на острове Нотр-Дам, где проходили состязания летних Олимпийских игр 1976 года, канадская трасса славится неустойчивой погодой. Чему в немалой степени способствуют близость Атлантического океана с одной стороны и холодных просторов канадского севера с другой. А если пойдет дождь, то все рассуждения о фаворитах и аутсайдерах в значительной мере лишаются смысла. Вот почему и Шумахер, и Хилл в один голос говорили о том, что единственное, чего они опасаются, это дождя. «Уж больно плохой дренаж на этой трассе», — морщился Хилл. А в сочетании с многочисленными неровностями последнее обстоятельство должно было создавать идеальные условия для аквапланирования. Так называют процесс, когда автомобиль будто всплывает на водяной пленке, становясь практически неуправляемым.

В ночь на воскресенье дождь все-таки пошел, что сразу отразилось на расстановке сил. Резуль-

Столкновение Хаккинена и Херберта на первом круге Гран-при Канады.



● Гран-при Канады посетили 85 тысяч зрителей. Год назад их было значительно меньше — 62296 человек.

● Свое второе место в первый день квалификации в Монреале Деймон Хилл объяснил... неисправной работой кондиционера в его гостиничном номере. «Я так задубел, — сказал англичанин, — что голова почти ничего не соображала. А в таком со-

стоянии, сами понимаете, крайне трудно сосредоточиться».

● «Если мы и придем в формулу 1 — а мы пока не принимали никаких решений по этому вопросу — то придем только с маркой «Бриджстоун», а не «Файрстоун», — заявил пресс-атташе японской шинной корпорации «Бриджстоун», несколько лет назад приобретшей американские заводы «Файрстоун».

● Баррикелло, Бадер, Эрвин, Катаяма, Морено стали жертвами аварий во время тренировок и квалификации на автодроме имени Жюль Вильнева в Канаде.

● Второе место в Канаде — лучший результат Баррикелло и «Джордана» в формуле 1. Второй пилот команды — Эдди Эрвин впервые в своей карьере пилота Ф1 взошел на пьедестал.

таты утренней разминки перед гонкой выглядели чистой лотереей: Алезе, Рубенс Баррикелло, Бергер, Шумахер, Мика Хаккинен, Хайнц-Харальд Френтцен, Жан-Кристоф Буйон... И Алезе сразу же воспрянул духом: "Мне нравится эта трасса. Год назад я проехал здесь очень неплохо, а на этот раз рассчитываю достичь большего, чем прошлогднее третье место".

За час до старта распогодилось, и к тому моменту, когда машины ушли на прогревочный круг, трасса в основном была сухой. Правда, кое-где еще сохранялись сырые места, в одном из которых "поскользнулся" Марк Бланделл, после чего англичанину пришлось стартовать из боксов на запасном "Мак-Ларене".

И начало самой гонки изобиловало инцидентами. В десятом из 15-ти поворотов канадской трассы, 180-градусной "шпильке", столкнулись "Бенеттон" Херберта и "Мак-Ларен" Хаккинена. "Я отлично стартовал, — возмущался Джонни, — обошел Алезе, и хотя Жан снова обставил меня, был весьма доволен своей позицией. Заходя в "шпильку", я был уверен, что за спиной у меня никого. Но откуда ни возьмись появился Хаккинен. Он затормозил, но сделал это так поздно, что единственный способ пройти поворот был — врезаться в меня. Что он и сделал. Как я зол!"

Херберту не пришлось бы растрчивать зря нервные клетки, окажись он чуть расторопнее. А вот финскому гонщику не остается ничего другого, как рисковать. Катастрофическое отставание "Мак-Ларена" в нынешнем сезоне Мика пытается хоть как-то компенсировать реактивным стартом и убийственным слаломом на первых кругах. Увы, частенько это заканчивается плачевно.

Рискнул и Култард. Год назад Дейвид именно в Канаде заработал свои первые очки в формуле 1. И теперь перед стартом не скрывал нетерпения: "Лишь бы мне удался старт! Тогда я окажусь на хорошей позиции для атаки".

Старт шотландцу удался не вполне — Хилла, во всяком случае, он обойти не сумел, а попытаться не отстать от товарища по команде, вылетел с трассы. "Во втором ретардере я затормозил на самом пределе, — разочарованно говорил Култард полчаса спустя. — И в какой-то момент этот предел перешел. Там было немножко мокро, но не в этом дело — тормозить я начал слишком поздно. И машина сорвалась".

Так Алезе избавился от двух своих соперников. Третьего, Бергера, он обошел еще на старте. А на 16 круге француз обогнал и Хилла. "Это было легче, чем с Брандлом в Монте-Карло," — смеясь объяснил он много позже. Программа-минимум бы-

ла выполнена (помните, "получше третьего места"?). Но о том, чтобы настичь лидера, Жану нечего было и думать.

С размеренностью часового механизма Шумахер проходил круг за кругом, все больше удаляясь от красного "Феррари" под номером 27. За его спиной страдал Хилл, вынужденный пропустить еще и Бергера, а потом и вовсе сошедший из-за неисправностей в гидросистеме, управляющей коробкой передач и педалью газа. И Бергер, как и Алезе, решивший проехать гонку с одной дозаправкой, с пустым баком еле катился в боксы. За его спиной петушились "джорданы" и очень неплохо смотрелись пилоты "Лижье". Но все это было лишь декорацией к сольной партии лидера. После 57 из 69 кругов чемпион мира опережал Алезе на 33 секунды. Как вдруг...

"Все работало превосходно, — рассказывал Михаэль. — Но на 58 круге появились трудности с переключением передач. Вскоре я застрял на третьей. Все, что мне оставалось — потихоньку

В субботу в Канаде Эдди Джордана ждали сплошные неприятности. Сначала Баррикелло разбил свой автомобиль, а потом стал известен результат четвертьфинального матча Кубка мира по регби, в котором его родная Ирландия уступила Франции со счетом 36:12. И французские механики "Лижье" тут же выставили вот такую "поздравительную" табличку.



Последние минуты перед стартом канадского этапа Алезе провел в обществе менеджера и дамы сердца.

● "Мак-Ларен" отказался от дополнительного антикрыла за головой пилота.

● В Канаде автомобиль с двигателем "Рено" в сотый раз первенствовал в квалификационных заездах.

● Решением суда "Симтек" объявлен банкротом. Полсотни человек персонала остались без работы. Правда, владелец ко-

манды Ник Уирт и представитель посреднической фирмы "Тоуч Росс", назначенной управлять делами "Симтека", не теряют надежды вернуть машины "конюшни" на трассы формулы 1.

● Бергер во второй день квалификации в Монреале проехал 13 кругов вместо положенных 12. За это нарушение его субботнее время аннулировали.

● При выезде из боксов во время квалификации Хаккинен не заметил запрещающий сигнал светофора. Это может обойтись ему в десять тысяч долларов штрафа.

● Кончились спонсорские деньги у Джанни Морбиделли. Уже в Англии его заменит за рулем "Эрроуза" 25-летний новичок итальянец Массимилиано Папис.



ехать вперед, в надежде, что докачусь до боксов. К счастью, это удалось. Но и там долго не ясно было, что случилось. А потом вдруг пришло на ум поменять руль. И все заработало".

На трассу Шумахер вернулся седьмым, отставая от лидера более чем на минуту. А через 11 кругов финишировал пятым, проиграв в результате 37 секунд. Разумеется, во многом благодаря безрассудности Бергера. Полгонки австриец проехал вслед за "Лижье" Мартина Брандла, не в силах обогнать англичанина. А за шесть кругов до финиша Герхард пошел напролом и просто вынес "Лижье" с трассы в повороте, кото-

Алези обходит Хилла в канадской "шпильке".

рому недавно присвоили имя Айртон Санны.

Довольно странный поступок для умудренного опытом победителя девяти гран-при, не правда ли? Однако не будем забывать, что по пятам за "Феррари" австриец мчался "Бенеттон" чемпиона мира, раз за разом показывая рекордное время, буквально на глазах сокращая разделявшее их расстояние. И Герхард не выдержал...

... А лидер в это время плакал. Эх, всем им еще учиться и учиться у Шумахера — гораздо более молодого, но не в пример более выдержанного — терпению и сдержанности. Проиграв на финише всего полсекунды Оливье Пани, менее чем на шесть отстав от серебряного призера, упустив целых восемь таких нужных очков, Михаэль аккуратно подъехал к обезумевшему от счастья победителю — "Феррари" с пустым баком остановился через полкруга после

После победы "Феррари" на трассу монреальского автодрома, не дожидаясь, пока финишируют все гонщики, выбежали тысячи фанатов. В случае повторения подобного ФИА пообещала строго наказать организаторов.

финиша — и предложил довести его до пьедестала. Он все понимал, этот 26-летний немец! Он знал, что такой кадр наверняка останется в памяти болельщиков — Шумахер привез Алези к Большому призу.

А Жан, окруженный тысячной толпой прорвавшихся все засланы фанатов, теперь уже не сдерживался: "Я счастлив, я безмерно счастлив! Я так много раз был близок к победе и так часто упустил ее, что уже начал сомневаться, смогу ли выиграть. И вот наконец я первый!"

Все последующие дни Алези купался в лучах славы. Телеграммы от министра молодежи и спорта и самого президента Франции Жака Ширака, толпы поклонников и поклонниц, торжественная встреча дома, в Авиньоне, газеты, называющие француза королем и даже... папой римским! Естественно, что внезапно обрушившееся на него всеобщее поклонение, которого Жан так долго ждал, не могло не вскружить ему голову. И вот уже, собрав вокруг себя почтительно внимающих журналистов, Алези провозглашает: "Теперь — Большой приз Франции. Я уверен, что победа в Монреале сделает нас еще сильнее. И мне уже можно подумать о чемпионском титуле".

Но не слишком ли рано пилот "Феррари" начал



● Через два дня после гонки в Канаде Дейвиду Култарду удалили гланды в одной из больниц Оксфорда.

● Трижды подряд Хилл стартует первым в Гран-при Франции. И каждый раз финиширует вторым.

● Баррикелло пригласил в Сильверстоун, где "Джордан" проводил очередные ис-

пытания перед Гран-при Франции, футбольную сборную Бразилии. "Кудесники мяча" находились в Англии в связи с участием в турнире четырех сборных.

● Из-за аварии Такачико Иноуэ в Монако "Эрроуз" привез в Канаду всего два автомобиля.

● Приятно провели время в Монреале

те члены команд формулы 1, кто уважает рыбалку — рыба в реке Святого Лаврентия еще встречается. А вот для механика "Вильямса" Гэрри Вудворда уик-энд закончился плачевно — он повредил спину в бассейне и во вторник был доставлен прямо в одну из английских больниц.

● В первый день квалификации участников Гран-при Франции доминировала страш-

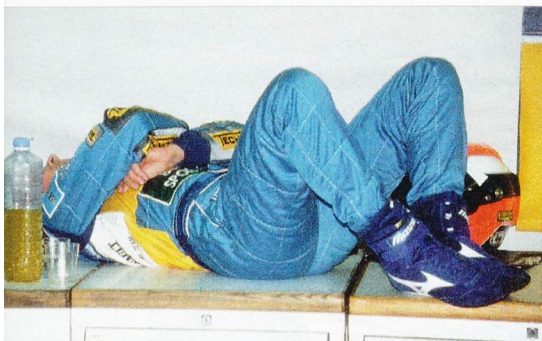


Драма в боксах "Феррари" — во время дозаправки машины Бергера заело клапан топливного шланга.

Безработные члены команды "Минарди".

говорить о короне? Словно бы не проиграл он по ходу гонки Шумахеру больше минуты. Вместо того, чтобы почивать на лаврах и подсчитывать будущие шансы на титул, не лучше ли было бросить все силы на ликвидацию этого гигантского отставания?

Между тем пока "Скудерия Феррари" праздновала свою 105 победу в Ф1, соперники "собирали войска". "Рено" представила новую версию двигателя — RS7B. Изменения коснулись топливной и системы газораспределения, удалось снизить и высоту мотора. "Бенеттон" получил новые переднее антикрыло, воздухозаборник и капот двигателя. Инженеры команды утверждали, что, благодаря одному этому, Шумахер и Херберт получают возможность сбросить три десятых секунды с каждого круга. Важные изменения произошли и в "Лижье". Французская команда получила усовершенствованные



Вот так Алези убрал с трассы Херберта (внизу). А так англичанин на это реагировал (слева).

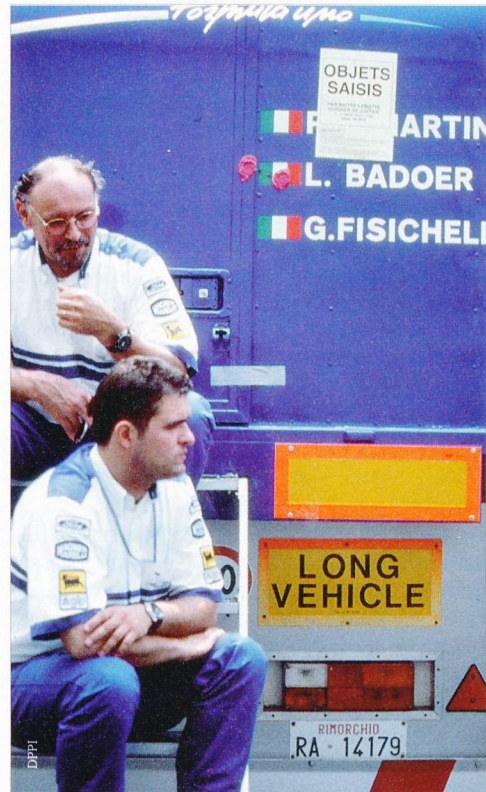


ная жара — столбик термометра поднялся до 39° С в тени.

● В пятницу в Маньи-Кур боксы и грузовики команды "Минарди" оказались опечатанными. Ирландская фирма "Гран-при Инжиниринг" предъявила итальянцам претензии в размере семисот тысяч долларов за то, что команда не оплатила поставку моторов "Косворт" в 1993 году. Джанкарло Минарди назвал это недоразу-

мением, и судебные власти Невера разрешили его подопечным стартовать в субботу и воскресенье. Однако сразу после финиша гонки судебные исполнители вновь наложили арест на имущество команды — "впредь до выяснения".

● Шестеро уложились в одну секунду по итогам канадской квалификации. Через три недели во Франции в секунде остались уже только трое пилотов.



6 этап

Гран-при Канады

11 июня, Монреаль, 69 кругов, 305,67 км

1. Ж.Алези	F	Ferrari 412T2	5	1:46.31,333
2. Р. Баррикелло	BR	Jordan 195	9	—31,687
3. Э.Эрвин	GB	Jordan 195	8	—33,270
4. О.Пани	F	Ligier JS41	11	—36,506
5. М.Шумахер	D	Benetton B195	1	—37,060
6. Дж.Морбиделли	I	Arrows FA16	13	—1 кр.
7. Л.Бадер	I	Minardi M195	19	—1 кр.
8. М.Сало	SF	Tyrrell 023	15	—1 кр.
9. Т.Иноуэ	J	Arrows FA16	22	—2 кр.

Сошли:	Место на	Причина:
круг:	старте:	
61 М.Брандл	GB Ligier JS41	14 авария
61 Г.Бергер	A Ferrari 412T2	4 авария
60 П.Мартини	I Minardi M195	17 педаль газа
54 Р.Морено	BR Forti FG01	23 вод.насос
50 Д.Хилл	GB Williams FW17	2 гидронасос
49 М.Бланделл	GB McLaren MP4/10B	10 мотор
42 Ю.Катаяма	J Tyrrell 023	16 мотор
36 Б.Гашо	B Pacific PR02	20 аккумулятор
26 Х.-Х.Френтцен	D Sauber C14	12 мотор
26 П.Динис	BR Forti FG01	24 трансмиссия
19 Ж.-К.Буйон	F Sauber C14	18 авария
5 А.Монтермини	I Pacific PR02	21 трансмиссия
1 Д.Култард	GB Williams FW17	3 авария
0 Дж.Херберт	GB Benetton B195	6 авария
0 М.Хаккинен	SF McLaren MP4/10B	7 авария

Лучший круг: Шумахер (67) — 1.29,174 (178,841 км/ч). "Полупозишн": 1.27,661 (181,928 км/ч). Лидеры: Шумахер — 1-57; Алези — 58-69.

● В Маньи-Кур во время измерения температуры шин техники "Гудьера" повредили несколько покрышек автомобилями Шумахера и Херберта. Судьи не разрешили пилотам "Бенеттона" заменить проколотые шины, так что вместо 14 комплектов команда могла использовать лишь 11.

Флавио Бриаторе и Михаэль Шумахер.

моторы "Муген/Хонда". Кроме того, Чезаре Фьорио, год проработавшего менеджером команды, Флавио Бриаторе заменил Томом Уокиншо.

Неудивительно, что уже результаты первой утренней тренировки Гран-при Франции стали для всех поклонников "Феррари" ушатом холодной воды: Шумахер, Пани, Култард, Хилл, Алези, Брандл, Бергер. Правда, в квалификации Алези удалось обойти пилотов "Лижье", но вот Бергер остался лишь седьмым. К тому же победитель Гран-при Канады отстал от Хилла более чем на полторы секунды — а это в Ф1 почти бесконечность. "Стартовать завтра с такой позиции, — удрученно говорил в субботу Алези, — это большой гандикап. Думаю, что пробраться вперед будет архисложно".

Каким же контрастом французам выглядел Шумахер! Проиграв в пятницу обоим пилотам "Вильямса", он в субботу с трудом обошел Култарда, но Хиллу все же уступил. И немало — 0,237 секунды. Однако на пресс-конференции был абсолютно спокоен: "Я думал, что они оторвутся от меня гораздо больше. Но сейчас уверен — завтра дам "вильямсам" настоящее сражение".

Сражение продолжалось только 19 кругов. Все это время Михаэль постоянно атаковал лидера Большого приза Франции, а Хилл лишь отчаянно отбивался. Развязка наступила в боксах. Едва завидев показавшуюся впереди вереницу круговых, Шу-



7 этап Гран-при Франции

2 июля, Маньи-Кур, 72 круга, 306 км

1. М.Шумахер	D	Benetton B195	2	1:38.28,429
2. Д.Хилл	GB	Williams FW17	1	—31,309
3. Д.Култард	GB	Williams FW17	3	—1.02,826
4. М.Брандл	GB	Ligier JS41	9	—1.03,293
5. Ж.Алези	F	Ferrari 412T2	4	—1.17,869
6. Р.Баррикелло	BR	Jordan 195	5	—1 кр.
7. М.Хаккинен	SF	McLaren MP4/10B	8	—1 кр.
8. О.Пани	F	Ligier JS41	6	—1 кр.
9. Э.Эрвин	GB	Jordan 195	11	—1 кр.
10. Х.-Х.Френтцен	D	Sauber C14	12	—1 кр.
11. М.Бланделл	GB	McLaren MP4/10B	13	—2 кр.
12. Г.Бергер	A	Ferrari 412T2	7	—2 кр.
13. Л.Бадер	I	Minardi M195	17	—3 кр.
14. Дж.Морбиделли	I	Arrows FA16	16	—3 кр.
15. М.Сало	SF	Tyrrell 023	14	—3 кр.
16. Р.Морено	BR	Forti FG01	24	—6 кр.

Сошли:	Место на	Причина:
круг:	старте:	
62 А.Монтермини	I	Pacific PR02 21 не квалифицирован
48 Ж.-К.Буйон	F	Sauber C14 15 трансмиссия
24 Б.Гашо	B	Pacific PR02 22 КП
23 П.Мартини	I	Minardi M195 20 трансмиссия
2 Дж.Херберт	GB	Benetton B195 10 авария
0 Ю.Катаяма	J	Tyrrell 023 19 авария
0 Т.Иноуэ	J	Arrows FA16 18 авария
0 П.Динис	BR	Forti FG01 23 авария

Лучший круг: Шумахер (51) — 1.20,218 (190,73 км/ч). "Полупозишн": 1.17,225 (198,122 км/ч). Лидеры: Хилл — 1-20; Шумахер — 21-72.

Личный зачет: 1. Шумахер — 46; 2. Хилл — 35; 3. Алези — 26; 4. Бергер — 17; 5. Култард — 13; 6. Херберт — 12; 7. Баррикелло — 7; 8. Эрвин — 6; 9. Хаккинен — 5; 10—11. Пани, Френтцен — по 4; 12—13. Бланделл, Брандл — по 3; 14. Морбиделли — 1. Командный: 1. Benetton — 48; 2. Ferrari — 43; 3. Williams — 42; 4. Jordan — 13; 5. McLaren — 8; 6. Ligier — 7; 7. Sauber — 4; 8. Arrows — 1.

махер свернул в пит-лейн. Хилл поехал на дозаправку лишь два круга спустя, а вернувшись на трассу, проигрывал чемпиону мира уже целых семь секунд.

На этом, собственно, гонка за Большой приз кончилась. Предоставив остальным выяснять отношения между собой, Шумахер решительно ушел вперед. На пьедестале Хилл был мрачнее тучи, словно все никак не мог прийти в себя: "Мы долго копаемся с дозаправкой. Да и заехать в боксы нужно было на круг-два пораньше. А так я сразу уперся в круговых, Михаэль же мог наслаждаться свободной трассой".

Раз за разом, после каждого поражения, Деймон, словно обиженный ребенок, ищет объяснений в сложившихся тем или иным — но каждый раз неправильным — образом обстоятельствах. И никак не хочет допустить, что его соперник просто быстрее ездит на автомобиле. Правда, на этот раз вице-чемпион мира был, казалось, близок к тому, чтобы все понять: "Ну что я мог сделать! Он был быстрее меня..." И все же спустя некоторое время он вновь недоумевал: "Почему машина едет в квалификации лучше, чем в гонке? Это для меня самая большая тайна".

А что же наш канадский победитель? Неожиданный успех в Монреале оказался поистине пирровой победой. Жан провел гонку из рук вон плохо, нервно, опасно атакуя соперников, постоянно соз-

"Вот уж не ожидал, что мне придется сражаться с пилотом 'Лижье', — сказал после финиша Култард. — Но моя машина что-то плохо себя вела в быстрых поворотах. Поэтому я и ехал не слишком резво".

давая аварийные ситуации. Лишь чудом он не вылетел с трассы по крайней мере четыре раза. А вот его соперникам везло гораздо меньше. Уже на втором круге Алези бесцеремонно, словно кукушонок из гнезда, выпихнул "Бенеттон" Херберта. "Прелестный тихий толчок, совсем незаметный, но очень эффективный, совсем по-картинговому, — жаловался в боксах Джонни. — Жан всегда всех ругает за агрессивную езду. Самое время подумать о том, что он сам вытворяет".

Может быть, конечно, Алези и задумается. Хотя поверить в это трудно. Как гонщик он вполне сложился, и трудно ожидать, что из рискованного, эмоционального, нервного пилота Жан вдруг превратится в хладнокровного тактика и мудрого стратега. Ибо последние, если и плачут, то только после финиша. ▀

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-MOTO-AOYAMA"
тел./факс: (095) 963-61-00



TRACKER SHOW



TRACKER SHOW



TRACKER ENDURO

Distributed by AOYAMA



MIAMI INTERSTATE



FORCE ONE REPLICA



НЕ КАТАНЬЕМ, ТАК КУРЕНЬЕМ

Мы уже сообщали о рекламной кампании "Лаки Страйк" в Москве, в ходе которой все желающие могли попробовать свои силы за рулем мотоцикла-симулятора. А победитель этого "Гран-при понарошку" смог своими глазами увидеть настоящий Большой приз в Ассене.

Для другой марки своих сигарет, НВ, концерн "Бритиш Америкен Тобакко" избрал иную рекламную тактику. Чтобы попасть в Ле-Ман, где проводился мотоциклетный Гран-при Франции, жителям России не нужно было воображать себя на месте Кевина Шванца (вернее, Ральфа Вальдманна, который носит желто-бело-красные цвета НВ в гонках четвертьлитровых мотоциклов). Достаточно было выкурить три пачки этих сигарет и отослать вырезанные фирменные знаки в Москву для участия в лотерее. Трех счастливых определило жюри, куда входили в том числе певец А.Малинин и писатель Ю.Поляков.

Мотоциклетный Гран-при Австралии в 1997 году переедет из Истерн-Крика на Филип Айленд, где он проводился до 1991 года.

20-летний бельгиец Давид Мартинелли разбился насмерть во время соревнований по картингу на трассе Ломмеранже.

Руководство "Ямахи" объявило, что цель компании в чемпионате супербайков — победа в 1997 году.

РОЮТ ЯМУ САМИ СЕБЕ?



В недавние времена, когда еще существовала ГДР, а у нас активно вырубали виноградники, ходил такой анекдот. Какие два самых удивительных парадокса современности? Ответ: немцы борются за мир, а русские — против пьянства. Мы готовы прибавить третий: нефтяная компания "Шелл" борется за снижение расхода топлива. И ради этой высокой цели даже проводит традиционные соревнования на самое экономичное транспортное средство — "Марафон Шелл".

В нынешнем году состязания, проходившие на трассе "Поль Рикар", завершились победой команды "Тед". Построенная молодыми инженерами вертолетной компании "Еврокоптер" машина проехала на одном литре бензина 1389 км. В привычных нам единицах измерения расход топлива составил 0,072 л на 100 км.

ПО СТОПАМ ЛИНДБЕРГА



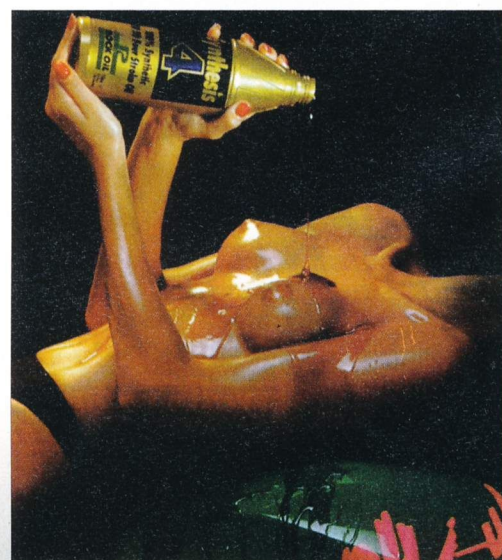
После того как Ален Прост покинул трассы формулы 1, его новой страстью стала авиация. Причем к этому делу он, похоже, относится с той же серьезностью и профессионализмом, которые некогда принесли ему славу в автогонках. Уже спустя полтора года после своего последнего Гран-при, четырехкратный чемпион мира совершил трансатлантический перелет на личном двухмоторном самолете "Бичкрафт".

— Авиация дает мне ни с чем не сравнимое ощущение свободы и потрясающее чувство одиночества, — с видимым удовольствием рассказывает француз, уставший от всеобщего внимания к своей персоне. Любопытно, что, вопреки расхожему мнению, Ален не считает мастерство управления самолетом сродни искусству вождения гоночных машин. Он полагает, что в воздухе нет места риску, а главные добродетели там — терпение, выдержка и спокойствие. Не потому ли дела у Проста-летчика идут столь успешно, что и Прост-гонщик отличался этими качествами.

МОЛЧАТЬ, ПОРУЧИК!

То, что соблазнительные женские формы притягивают всеобщее внимание (и не только внимание!), не секрет для тех, кто создает рекламу. Мы уже привыкли, когда с помощью сногшибательных фотомоделей стремятся продать побольше мыла, шампуня, нижнего белья, жевательной резинки, наконец. Но, чтобы моторное масло!

На такой смелый ход отважилась австралийская компания "Рок ойл", существующая с 1928 года. Похоже, когда плоды своей фантазии увидели сами создатели рекламы, у них произошло некоторое помутнение сознания, и они забыли поместить на снимке призывный лозунг компании. Ну, скажем, нечто вроде: "Чемпионы выбирают "Рок ойл!" или... Впрочем, не станем дальше распространяться на эту тему. Тут у поручика Ржевского соперников нет.



ДРУГА МЫ НИКОГДА НЕ ЗАБУДЕМ

Более 15 лет Йоичи Огума работал в "Хонда Рэйсинг Корпорейшн", добившись в конце концов поста вице-президента и даже на некоторое время возглавив гоночное отделение мотоциклетного гиганта. С его именем связаны успехи "Хонды" в последние годы, чемпионские титулы Ф.Спенсера, У.Гарднера, Э.Лоусона, М.Дуэна. Неожиданно в прошлом году Огума освободил кресло президента, а в июне стало известно, что японский инженер покидает родную фирму, чтобы "сосредоточиться на восстановлении резко пошатнувшегося здоровья". В данном случае это вовсе не отговорка. Серьезные проблемы возникли у Огумы с позвоночником, поврежденным в аварии за рулем мотоцикла несколько лет назад. На Гран-при Нидерландов в Ассене бывшие подчиненные Огумы и соперники из других команд устроили Йоичи торжественные проводы, на которых было сказано немало добрых слов. Редакция АМС присоединяется к ним с тем большим удовольствием, что дружим мы с господином Огумой еще со времен приезда вице-президента HRC в Москву три года назад.



Фото В.КРЮКОВА

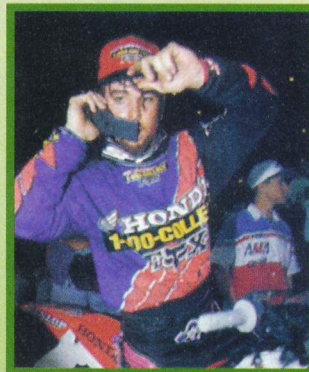


Деймон Хилл отличается от большинства пилотов формулы 1 необычайной привязанностью к семье. И пусть ветрогон типа Жана Алези позирует с кинозвездами и фото-моделями, вице-чемпион мира предпочитает появляться перед фотокамерами с собственной супругой. Так держать! Тем более, когда для этого есть столь приятный повод — Джорджи собирается в ближайшем будущем осчастливить мужа третьим ребенком.

В автомобильной катастрофе в возрасте 30 лет погиб испанский мотогонщик Хуан Лопес-Мелла. Он провел три сезона в чемпионате мира по "кольцу" в классе 500 см³, выступая за команду ROC.

Это какое-то сумасшествие! Переносные телефоны сотовой связи — повсюду. На улице, в кафе, на пляже, в автомобиле, на рыбалке. Дошло до того, что они появились и в предстартовой зоне этапа чемпионата США по суперкроссу в Орландо. Интересно, с кем разговаривает Джереми МакГрат? Обсуждает детали нового контракта, заказывает пиццу в номер отеля, делает ставки на собачьих бегах? А может быть, попросту болтает с подружкой: "Не волнуйся, дорогая! Сейчас я задам им жару и сразу — домой".

"НЕ ВОЛНУЙСЯ, ДОРОГАЯ"



ФРАНЦУЗЫ ПРЕДПОЧИТАЮТ ДВА КОЛЕСА ЧЕТЫРЕМ

Какие виды спорта больше всего интересуют французов? Опрос на эту тему был проведен среди тех, кому перевалило за четырнадцать лет. Вне конкуренции оказался футбол, которым интересуется 22 миллиона человек. Но вот что любопытно. В стране Алена Проста, Дидье Ориоля и Жана Алези автоспортом интересуется меньше французов, чем мотоциклетными состязаниями. Тут счет 10:8 (разумеется, миллионов) в пользу мотоциклистов. Любопытно, что больше трех миллионов собираются воочию наблюдать за мотогонками в нынешнем сезоне.

Фирма BMW стала спонсором Олимпийских игр 1996 года в Атланте. На ее автомобилях будут ездить организаторы соревнований.

Кенни Робертс пригласил в свою команду тест-пилотом четырехкратного чемпиона мира по кольцевым мотогонкам Эдди Лоусона, который заменит в этом качестве Рэнди Мамолу.

НЕТ — НАРКОТИКАМ

Говорить "нет — наркотикам" лучше сидя на мотоцикле, который несется на заднем колесе с небывалой доселе скоростью. Видимо, так считает французский каскадер Марк Ариньи. Новый мировой рекорд в этой необычной дисциплине, равный теперь 153 км/ч, он установил в пригороде Марселя во время фестиваля, организованного ассоциацией "Нет — наркотикам, жизни — да!" Предыдущее мировое достижение, занесенное, кстати, в "Книгу рекордов Гиннеса", принадлежало Патрику Бурни и равнялось 146 км/ч.

ЗА ЧТО НАКАЗАН "АКРОПОЛИС"?

С. НЕЧАЮК

С тех пор как в прошлом году Мики Биазону дали в команде "Форда" отворот поворот, двукратный чемпион мира страстно желал вернуться на трассы мирового первенства. И вот спустя шесть месяцев он вновь готовился к старту. Наверное, лет пять назад о более почетном возвращении нельзя было и мечтать: за рулем легендарной "Лянча-Дельта-НФ-Интеграле" на одном из самых престижных ралли — "Акрополис". Однако времена нынче другие. Нет больше заводской команды "Лянча", так что старушку "Дельту" подкатила Мики частная "конюшня" "Астра". Но главное, не тот сегодня "Акрополис".

Дело в том, что ФИА исключила в нынешнем году греческое ралли из программы чемпионата мира полноприводных машин группы А, и результаты его шли только в зачет первенства так называемой формулы 2 — двухлитровых автомобилей с приводом на одну ось. Ситуация сродни той, что случилась с "Сафари". Однако если кенийские состязания отчасти спасла заинтересованность японских фирм в африканском рынке (туда пожаловали и "Тойота", и "Субару", и "Мицубиси"), то для "Акрополиса" подобной палочки-выручалочки не нашлось. Словом, Биазон на подержанной, но полноприводной "Лянче" выглядел безоговорочным фаворитом. Впрочем, вряд ли это обстоятельство так уж радовало итальянца.

Любопытно, что в Греции объявился и

"обидчик" Мики — Бруно Тири. "Звезда" последнего Корсиканского ралли, которому в свое время хозяева "Форда" отдали предпочтение перед Биазоном. Правда, бельгиец на "Акрополисе" был лишь открывающим экипажем своего соотечественника, чемпиона Европы Патрика Снийерса. Кстати, тот в свою очередь исполняет подобную роль для Тири на этапах чемпионата мира полноприводных машин.

Ну а выступление австрийца Руди Штоля на "Ауди-купе-S2", последнего из трио иностранцев, претендовавшего на призовое место в абсолютном зачете, вообще выглядело как причуда пенсионера.

Биазон, Снийерс, Штоль да еще два грека Леонидас Киркос и Арис Вовос должны были разыграть подиум греческого ралли, и тем самым потешить свое самолюбие. Не больше. Ведь они стартовали на полноприводных машинах.

Тех, кто приехали сразиться в формуле 2, не слишком волновала расстановка в группе лидеров. Они пожаловали бороться между собой за очки в своем чемпионате мира. Как говорится, у них своя свадьба, у нас своя.

Однако и здесь огромного наплыва участников не наблюдалось. Лидер чемпионата F2 "Рено" поручила защищать свою честь скромному греку под псевдонимом "Леонидас". "Опель" ограничился одним экипажем Фредди Луа. Только "Шкода", SEAT и "Ниссан" прислали по две машины. Да впервые в нынешнем году отважилась выйти в выс-

ший свет наша "Лада". Причем сразу с тремя заявленными экипажами — тольяттинцами Александром Артеменко и Александром Никоненко, а также местным дуэтом во главе с Никосом Цадарисом.

В том, что ВАЗ сосредоточил усилия именно на "Акрополисе" нет ничего удивительного. Напомню, что здесь "Лада" добилась наивысшего успеха в этапах чемпионата мира, заняв шестое место в абсолютном зачете в 1976 году. Да и потом наши неплохо выступали в Греции. К слову, Сергей Алясов два года подряд (1991 и 1992) становился лучшим именно среди машин с приводом на одну ось. Не будем лукавить, не в последнюю очередь эти достижения объясняются тем, что "Акрополис" слывет самым "убойным" ралли в программе мирового первенства. Бывает, что на разбитых каменистых дорогах остается гораздо больше половины стартовавших.

Руководитель нашей команды Степан Васильев не скрывал, что ребята поедут без риска, что называется, "на доезд". Увы, судьба жестоко посмеялась над этой тренерской установкой. Не проехав и двухсот метров первого допа, сошел из-за поломки привода ведущих колес Артеменко. А на следующем спецучастке срезало крепление колеса у Никоненко. Дольше всех сопротивлялся Цадарис. Но его подвела электроника на СУ-17. Кстати, к этому моменту он шел 15-м в абсолютном зачете. Если учесть, что наши раллисты куда более мастеровиты, чем грек, то результат "Лады" мог получиться неплохой.

Слабым утешением для нас может служить тот факт, что вместе с двумя Александром и Никосом в неудачниках оказались и лидировавший больше половины дистанции Биазон, и Киркос, и Снийерс и еще 33 из 75 стартовавших экипажей.

А победу в 42-м ралли "Акрополис" праздновал Арис Вовос на "Лянче", ставший первым за последние 40 лет греком, выигравшем эти состязания, которые, впрочем, больше были похожи на открытое национальное первенство, чем на этап чемпионата мира. ■



К ралли "Тысяча озер" SEAT готовит свой "кит-кар", а пока фирменные гонщики выступают на машинах группы А.

Из 75 стартовавших экипажей 62 представляли Грецию.

В соревнованиях на "Опель-Астра-GSi-16V" выступал сын президента Сербии Слободана Милошевича Марко. Финишировать ему не удалось.

Последним греком до Вовоса, побеждавшим в "Акрополисе", был Джон Пезмазоглу на "Опель-Кадетт". Случилось это в 1955 году.

Финиш ралли состоялся на крытом стадионе "Мира и дружбы" в Афинах.

По оценкам организаторов, они лишились примерно половины спонсоров из-за того, что "Акрополис" на этот раз не входил в зачет чемпионата мира полноприводных машин.

"Пежо" объяснила свое отсутствие на "Акрополисе" тем, что на фирме озабочены дебютом "кит-кара" модели 306 на этапе чемпионата Франции.

6 этап(F2)

Ралли "Акрополис"

28—30 апреля, 1306/455 км, 25 СУ

1. А.Вовос/К.Стефанис	GR	Lancia Delta HF Integrale	A	6:37.19
2. Р.Штоль/П.Мюллер	A	Audi Coupe S2	A	—03.01
3. Э.Вебер/М.Хаймер	D	SEAT Ibiza GTi 16V	F2	—03.09
4. А.Руис/М.Казанова	E	SEAT Ibiza GTi 16V	F2	—06.09
5. "Стратисино"/Т.Павли	GR	Nissan Sunny GTi	F2	—11.11
6. П.Москулис/Н.Музакис	GR	Mazda 323 GT-R	N	—14.29
7. Э.Панагиотополос/Н.Пану	GR	Nissan Pulsar GTi-R	N	—16.10
8. П.Шибера/П.Гросс	CZ	Skoda Felicia Kit Car 1500	F2	—20.56
9. Ф.Луа/С.Сметс	B	Opel Astra GSi 16V	F2	—35.37
10. А.Колонитас/Г.Каравангелис	GR	Mazda 323 GT-X	N	—40.45

Сошли:	Причина:
СУ:	
1. А.Артемченко/В.Тимковский RUS	Lada Samara 21083 F2 привод
2. А.Никоненко/С.Таланцев RUS	Lada Samara 21083 F2 колесо
7. Э.Тринер/П.Штанц CZ	Skoda Felicia Kit Car 1500 F2 механика
9. П.Сниерс/Д.Колбундерс B	Ford Escort RS Cosworth A механика
16. М.Бизон/Т.Сивьеро I	Lancia Delta HF Integrale A коробка
17. Н.Цадарис/З.Кафаоглу GR	Lada Samara 21083 F2 впрыск
20. Л.Киркос/Дж.Ставрополус GR	Ford Escort RS Cosworth A механика

Лидеры: 1СУ — Бизон; 2 — Бизон и Киркос; 3 — Киркос; 4-15 — Бизон; 16-19 — Киркос; 20-25 — Вовос. Победители СУ: Бизон — 8; Вовос — 7; Киркос — 4; Луа — 3; Снийерс — 2; Руис и Вебер — по 1. Стартовало: 75 экипажей. Финишировало: 36.

Трижды выигрывал "Акрополис" Мики Бизон. И неизменно на "Лянче". На этот раз "Дельта" подвела итальянца.



В Греции впервые в нынешнем сезоне "Шкода" выставила две "Фелиции" с двигателем 1500 см³. Прежде одна из машин непременно оснащалась мотором 1300 см³.

Выходя на старт, Александр Никоненко вряд ли полагал, что ралли для него закончится так скоро.



Победа Ариса Вовоса стала седьмой для "Лянчи" в "Акрополисе".

ДЛЯ БАНКА ГЛАВНО

С.МОРОЗОВ

“А вот здесь я с вами не согласен! — улыбнулся Александр Викторович Александров, один из учредителей “Петрофф-банка”. — Можно, конечно, установить щиты на футбольном стадионе, и сотни тысяч, а возможно, миллионы людей их увидят. Но это хорошо для жевательной резинки и газированной воды — дешежка! Клиенты банка ждут от него прежде всего надежности. А значит, нам необходим солидный, долгосрочный и дорогостоящий проект. И мы выбрали автоспорт”.

Началось все в конце 1994 года, когда на раллийной “восьмерке” Дмитрия Зорина появилась наклейка “Петрофф-банка”. А в феврале на трековой гонке в Раменском Александров, как богатого мецената, водили по расположенным внутри ипподромного кольца боксам и даже обещали познакомиться с настоящим заводским гонщиком команды АЗЛК Александром Потаповым.

Каково же было удивление присутствующих, когда выяснилось, что преуспевающий банкир и один из лучших наших раллистов не только тезки, но еще и одноклассники. Больше того — в школе они сидели за одной партой и вместе грезили автоспортом.

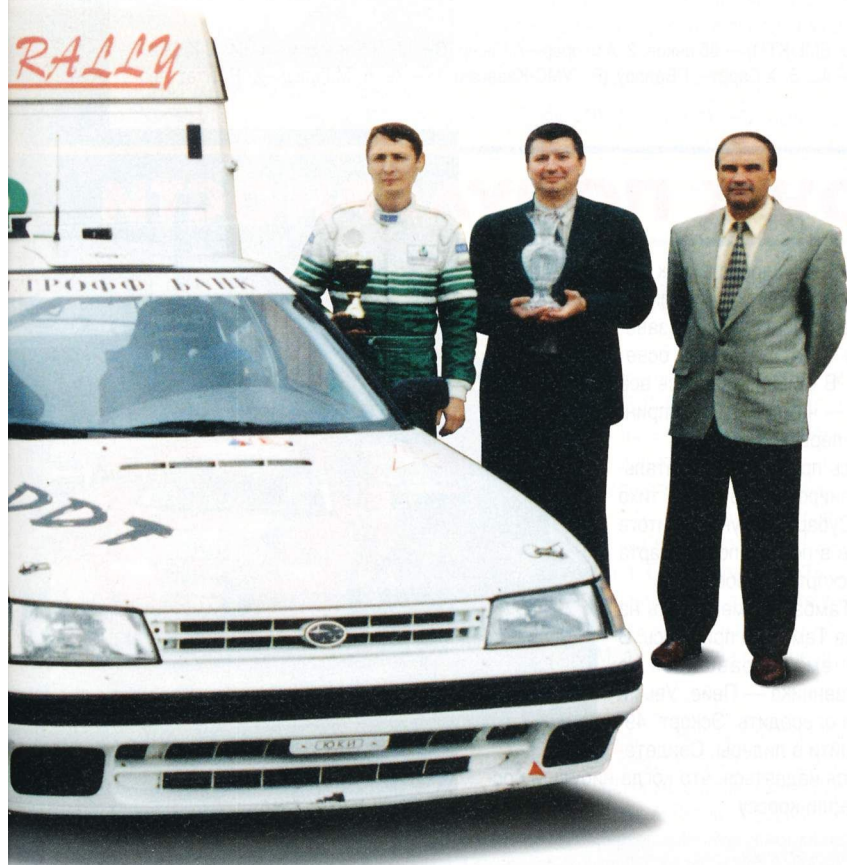
В тот день был положен первый камень в основание гоночной команды “Петрофф-банка”. “Без Потапова, — признается Александров, — ни о какой “конюшне” и речи быть не могло. И если для банка главное — надежность, то и надежность успеха — в первую очередь”.

Успеха же в автоспорте можно добиться, лишь располагая профессиональной командой и самой лучшей техникой. В итоге анализа из всех автомобилей уровня чемпионата мира осталось два — “Тойота” и “Субару”. И через несколько дней пришел факс с предложением от Уве Андерссона из Кельна. Но тем не менее окончательный выбор был сделан в пользу “Субару”, во многом благодаря помощи братьев Больших, которые являются представителями “Продрайва”.

“Субару-Легаси-4WD-Турбо”, которую купил в Англии “Петрофф-банк” — тот самый автомобиль, с каким шотландец Ричард Бернс выиграл британский раллийный чемпионат 1994 года. Нужно сказать, что лишь кузов этой машины сохранился от “Легаси”. Вся начинка — полноприводная трансмиссия, 4-цилиндровый турбонаддувный двигатель мощностью почти в 300 л. с. — “переса-



ДЕ — НАДЕЖНОСТЬ



жены" от "Импрезы", на которой выступают в чемпионате мира Карлос Сайнс и Колин Мак-Рей. "Когда впервые прочитал свой будущий контракт, признаюсь, мне стало не по себе, — говорит Потапов. — Ведь там черным по белому написано, что пилот команды обязан выиграть семь из десяти стартов сезона". Возможно, это и повлияло на победу команды в кольцевом Кубке "Аспас" и ралли "Белые ночи".

Сегодня в гоночную команду "Петрофф-банка" входит шесть человек. Руководитель — Александров, пилот — Потапов, его бессменный на протяжении последних лет штурман Сафоний Лотко и трое механиков — Зяблов, Карюкалов, Меркулов. Кроме того, на различные состязания — в зависимости от их сложности и протяженности — приглашают еще одного-трех механиков. "Боевой" автомобиль, тренировочная машина и две технички базируются в боксах, предоставленных генеральным директором "Интуравто" А.Г. Цвирко.

Неудивительно, что с такой "матчастью" гоночная "конюшня" рассчитывает на многое. В нынешнем году Потапову и Лотко предстоит стартовать в четырех этапах раллийного чемпионата России — кроме "Белых ночей", это "Костамус" в Карелии, "Гуково" в Ростовской области и ралли "Сочи". А в сентябре-октябре планируются поездки на остров Мэн и в Австрию, где пройдут этапы европейского раллийного первенства.

Но это еще не все. В августе-сентябре команда "Петрофф-банка" примет участие в чемпионате России по кольцевым гонкам. И, как вы помните, условие — семь побед из десяти. "А как же иначе, — улыбается Александров. — Если мы хотим победить в обоих чемпионатах России, мы просто обязаны выиграть все раллийные и по крайней мере два из трех кольцевых этапов".

Что и говорить, планы наполеоновские. Однако в будущем они обещают стать еще более грандиозными. Команда "Петрофф-банка" надеется стартовать в зимнем ипподромном первенстве, для чего рассчитывает закупить за рубежом еще один специальный гоночный автомобиль. Какой и где — это пока секрет. Но намерения победить и в этих состязаниях менеджер "конюшни" не скрывает: "Мы не желаем выбрасывать деньги на ветер. Мы пришли в автоспорт не ради абстрактной любви к нему. А в первую очередь, чтобы доказать "Петрофф-банк" — дело надежное".

КТО ПОНИМАЕТ ЛУЧШЕ БРАТА?

Не секрет, что в соревнованиях по мотокроссу на мотоциклах с колясками многое зависит от слаженности действий членов экипажа — водителя и колясочника. Синхронность работы дуэта вырабатывается годами. А кто может понять своего партнера лучше, чем родной брат? Именно это качество продемонстрировали Клаус и Томас Вайнманны на двух стартовых этапах чемпионата мира по мотокроссу на мотоциклах с колясками. И хотя самый первый старт во французском Туаре был для них не слишком удачным, они финишировали третьими, последовавшие за тем успехи — две победы и одно второе место в трех заездах — вывели их в лидеры первенства. А в первом заезде стартового этапа под радостные вопли десяти тысяч французских болельщиков победу праздновал местный дуэт — Барат—Беллоу. Кстати, другой семейный экипаж 22-летних близнецов Джека и Вильяма Янсенов из Нидерландов пока ничем похвастать не может — восьмое место.



ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОКРОССУ

Мотоциклы с коляской. Положение после двух этапов: 1. К.Вайнманн—Т.Вайнманн (D, EML-KTM) — 65 очков; 2. А.Фюрер—А.Кесер (CH, "JHR-Кавасаки") — 54; 3. К.Фюссенеггер—Дж.Мейсбюргер (A, EML) — 43; 4. А.Ленерр—Р.Вебер (CH, EML-KTM) — 42; 5. Х.Барат—Т.Беллоу (F, "VMC-Кавасаки") — 39; 6. М.Гельц—Х.-Р.Штеттлер (D/CH, "VMC-Забель") — 35.

"ЕВРОСПОРТ" — КЛЮЧ К ПОПУЛЯРНОСТИ

Как только какие-либо автомобильные соревнования приобретают значимую популярность, так сразу ФИА пытается прибрать к рукам права на их телетрансляцию. Такое едва не произошло с европейским чемпионатом по ралли-кроссу. Его первый этап, проходивший в Австрии, едва не закончился скандалом. Лишь получив заверения вице-президента ФИА Берни Экклстоуна, что чемпионат по-прежнему будет регулярно освещать спутниковый канал "Евроспорт", гонщики вывели автомобили на трассу. В финале сошлись все те, кто не первый год спорят за чемпионское звание. Француз Жан-Люк Пейе — чемпион-93 — спринтерским рывком на втором круге обошел шведа Пера Эклунда и уже не уступил первого места.

Через две недели в португальской Лусаде большинство лидеров столкнулись прямо-таки с фатальным невезением. Первым выбыл из борьбы Томми Кристофферсен. Еще на тренировке его "Ауди" тихо застыл на траве — вышел из строя двигатель. Следом та же участь постигла "Субару" Эклунда. В итоге лишь швед Бьерн Скогстад не испытывал трудностей с автомобилем. Опередив в первом после старта повороте прошлогоднего чемпиона Кеннета Хансена, он уверенно довел свой "Эскорт" до победы.

На трассе третьего этапа появился экс-пилот формулы 1 француз Патрик Тамбэ. Знаменитость на равных боролась с фаворитами первенства, но участвовать в главном финале Тамбэ не пришлось. В двигателе его автомобиля треснула головка блока цилиндров. Впрочем, собравшиеся во французском городке Фалейра зрители в основном переживали за соотечественника — Пейе. Увы, к их огорчению прошлогодня ярко-красная "Ксантия" француза так и не смогла опередить "Эскорт" 49-летнего норвежца Мартина Сканке. Все же второе место не помешало ему выйти в лидеры. Свидетелями этого стали и зрители спутникового канала "Евроспорт". Нам же остается надеяться, что когда-нибудь и российское телевидение позволит нам наблюдать за событиями первенства по ралли-кроссу.



ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ-КРОССУ

I этап. Нордринг, Австрия, 23 апреля: 1. Ж.-Л.Пейе (F, "Ситроен-Ксантия-4х4"); 2. П.Эклунд (S, "Субару-Импреза-Битурбо"); 3. К.Хансен (S, "Ситроен-ZX16V-4х4"); 4. Т.Кристофферсен (S, "Ауди-Кваттро-S2"); 5. У.Голлоп (GB, "Пежо-306-Турбо16"); 6. Б.Скогстад (S, "Форд-Эскорт-RS-Косворт").

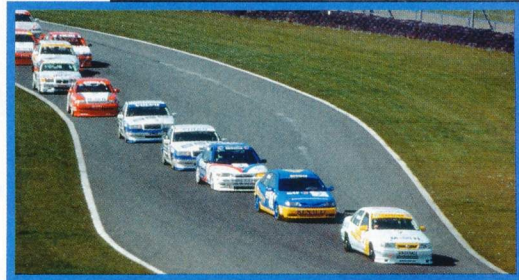
II этап. Лусада, Португалия, 7 мая: 1. Скогстад; 2. Хансен; 3. Голлоп; 4. Б.Скуибб (GB, "Форд-Эскорт-X-Трек"); 5. Пейе; 6. М.Сканке (N, "Форд-Эскорт-RS2000").

III этап. Фалейра, Франция, 14 мая: 1. Сканке; 2. Пейе; 3. Хансен; 4. Голлоп; 5. Эклунд; 6. С.Андерссон (S, "Ауди-Купе-S2"). Положение после трех этапов: 1. Пейе — 49 очков; 2. Хансен — 47; 3. Голлоп — 40; 4—5. Скогстад, Сканке — по 31; 6. Эклунд — 29.

НОВОБРАНЕЦ НЕ СТУШЕВАЛСЯ

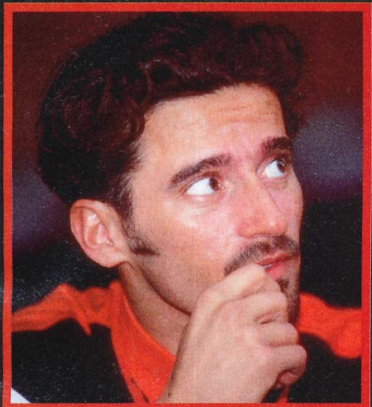
Утверждают, что ДТМ — вершина гонок легковых автомобилей в Европе — во всяком случае, когда дело касается состава участников и мощности моторов. Зато по остроте борьбы британской серии нет равных. Восемь стартов "Бритиш Туринг Кар Чемпионшип" принесли шесть разных победителей на четырех различных машинах. Победы "Волво" в первых гонках хоть и не оказались случайными — Рикард Райделл на 850-й стабильно выигрывает тренировки — но в то же время несколько не смутили соперников. Вот и на третьем этапе чемпионата в Тракстоне, расположенном в сотне километров к западу от Лондона, пилоты "Воксхолла", "Рено", "Форда" и "Пежо" не подпустили команду Тома Уокиншо к пьедесталу. Любопытно, что оба заезда стали в некотором роде историческими. В первом из них быстрее всех прошел дистанцию швейцарец Ален Меню, преподнес, таким образом, своему патрону Фрэнку Вильямсу первую победу в "кузовах".

Второй же заезд остался за светловолосым и голубоглазым Джеймсом Томпсоном. Новобранец "Воксхолла" несколько не стушевался на фоне своего именитого коллеги по команде экс-чемпиона ВТСС Джона Кле-ланда и в 21 год стал самым молодым победителем этапа первенства Великобритании.



ЧЕМПИОНАТ ВЕЛИКОБРИТАНИИ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ НА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ

Положение в личном зачете после четырех этапов: 1. Р.Райделл (S, "Волво-850") — 100 очков; 2. Дж.Клеланд (GB, "Воксхолл-Кавальер-16v") — 88; 3. А.Меню (CH, "Рено-Лагуна") — 86; 4. П.Радисич (NZ, "Форд-Мондео-2.0i-Гиа") — 84; 5. Т.Харви (GB, "Волво-850") — 83; 6. Дж.Томпсон (GB, "Воксхолл-Кавальер-16v") — 60.



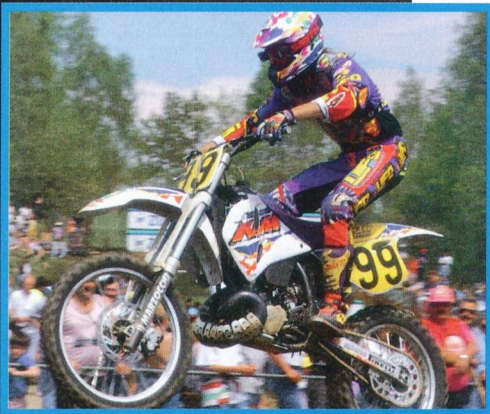
И БЬЯДЖИ ОПЯТЬ ВПЕРЕДИ

"Я пытался удержаться за Максом, но когда он еще прибавил, переднее колесо моей "Ямахи" взбрыкнуло, и только прижав колено к бордюрному камню, я избежал падения", — рассказывал Тецуе Харада по окончании Гран-при Италии. Действительно, на победу японцу рассчитывать не приходилось. Бьяджи уверенно прошел всю гонку. Тецуе же однажды переоценил возможности своего мотоцикла и едва не поплатился за это сходом. После чего почел за благо не беспокоить лидера и доехать вторым. Между прочим, в Муджелло Макс принес "Априлии" первую победу на ее собственной испытательной трассе. "Я горд, что победил здесь, — сказал вполне довольный Бьяджи. — Но еще больше меня радует то, что наши результаты неуклонно улучшаются".

Не будет большой ошибкой предположить, что в ближайшее время "восхождение" итальянца продолжится. Ведь две недели спустя в голландском Ассене, на любимейшей, кстати, дорожке Бьяджи во всем чемпионате, Харада потерпел тяжелую аварию. Тецуе сломал правое предплечье и так сильно ушиб спину, что врачи даже подозревали поначалу смещение позвонков. По счастью, пессимистические прогнозы не оправдались. Ну а чемпион мира в отсутствие своего главного оппонента завоевал свой четвертый в сезоне Гран-при.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОГОНКАМ

Класс 250 см³. VI этап, Муджелло, Италия, 11 июня (21 кр., 110,145 км): 1. М.Бьяджи (I, "Априлия") — 41.06,275; 2. Т.Харада (J, "Хонда") — отставание — 1,075; 3. М.Лукки (I, "Априлия") — 4,491; 4. Р.Вальдманн (D) — 9,814; 5. Т.Окада (J, оба — "Хонда") — 9,983; 6. К.Робертс-мл. (USA, "Ямаха") — 32,357. VI этап, Ассен, Нидерланды, 24 июня (18 кр., 108,882 км): 1. Бьяджи — 38.24,532; 2. Вальдманн — 4,622; 3. Окада — 4,896; 4. Ж.-Ф.Руджиа (F, "Хонда") — 17,434; 5. Робертс-мл. — 27,654; 6. Ю. ван ден Гурберг (NL, "Хонда") — 28,495. Положение после семи этапов: 1. Бьяджи — 143 очка; 2. Харада — 118; 3. Вальдманн — 107; 4. Н.Аоки (J, "Хонда") — 74; 5. Окада — 69; 6. Руджиа — 62.



КАК БОРОТЬСЯ С НЕВЕЗЕНЬЕМ

Даже самых, казалось бы, удачливых мотокроссменов на каждом шагу подстерегают внезапно возникающие препятствия. Это относится и к фавориту чемпионата мира в классе 500 см³ американцу Трампасу Паркеру. В Люксембурге, например, он попал в завал на старте, из которого с трудом выбрался. А в итальянском Чинголи его ждала еще большая неприятность. На песчаной трассе с крутыми подъемами и спусками Трампас лидировал в первом заезде. Но вылетев с очередного трамплина, он неудачно приземлился на мотоцикл сошедшего участника. Разозлившись на всех и на себя в первую очередь, Паркер выиграл второй. Тем временем не дремал и его главный оппонент в борьбе за чемпионство — 26-летний бельгиец Жоель Сметс. По крайней мере, сражение на лесной трассе в окрестностях французского Сен-Жан д'Анжели закончилось ничьей. Оба набрали по 33 очка, выиграв по одному заезду. Если Паркер дальше будет успешно бороться с невезеньем, как знать, может и осуществится мечта этого 27-летнего длинноволосого американского парня — стать чемпионом мира во всех классах мотоциклов. Напомню, в 1989 году он победил в классе 125 см³ на КТМ, а спустя два года первенствовал в четвертьлитровом классе на "Хонде".

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОКРОССУ

Класс 500 см³. V этап, Фолькенданге, Люксембург, 28 мая. 1-й заезд: 1. Ж.Сметс (B, "Хусаберг"); 2. П.Юханссон (S, "Хускварна"); 3. Д.Кинг (NZ, "Кавасаки"); 4. Г.Делепин (B, "Хонда"); 5. Ж.Мартенс (B, "Хускварна"); 6. Т.Паркер (USA, KTM). 2-й заезд: 1. Делепин; 2. Д.Кинг; 3. Юханссон; 4. Г.-Я. ван Доорн (NL, "Хонда"); 5. К.Якобс (B, "Хусаберг"); 6. Ф.Росси (I, "Хусаберг"). VI этап, Чинголи, Италия, 11 июня. 1-й заезд: 1. Делепин; 2. М.Янг (USA, "Вертематти"); 3. Юханссон; 4. Э.Махтлингер (A, "Хонда"); 5. М.Капрани (DK, "Кавасаки"); 6. Сметс. 2-й заезд: 1. Паркер; 2. А.Пигнотти (I, "Хонда"); 3. ван Доорн; 4. Делепин; 5. Д.Кинг; 6. М.Ансти (GB, "Хонда"). VII этап, Сан-Жан д'Анжели, Франция, 18 июня. 1-й заезд: 1. Паркер; 2. Юханссон; 3. Делепин; 4. Сметс; 5. ван Доорн; 6. Я.Кервелла (F, "Кавасаки"). 2-й заезд: 1. Сметс; 2. Ш.Кинг (NZ, KTM); 3. Делепин; 4. Паркер; 5. ван Доорн; 6. П.Диркс (B, "Хонда"). Положение после семи этапов: 1. Сметс — 191 очко; 2. Паркер — 185; 3. Д.Кинг — 156; 4. Юханссон — 149; 5. Делепин — 132; 6. Ш.Кинг — 111.

ЭТОТ ОПАСНЫЙ АФУС

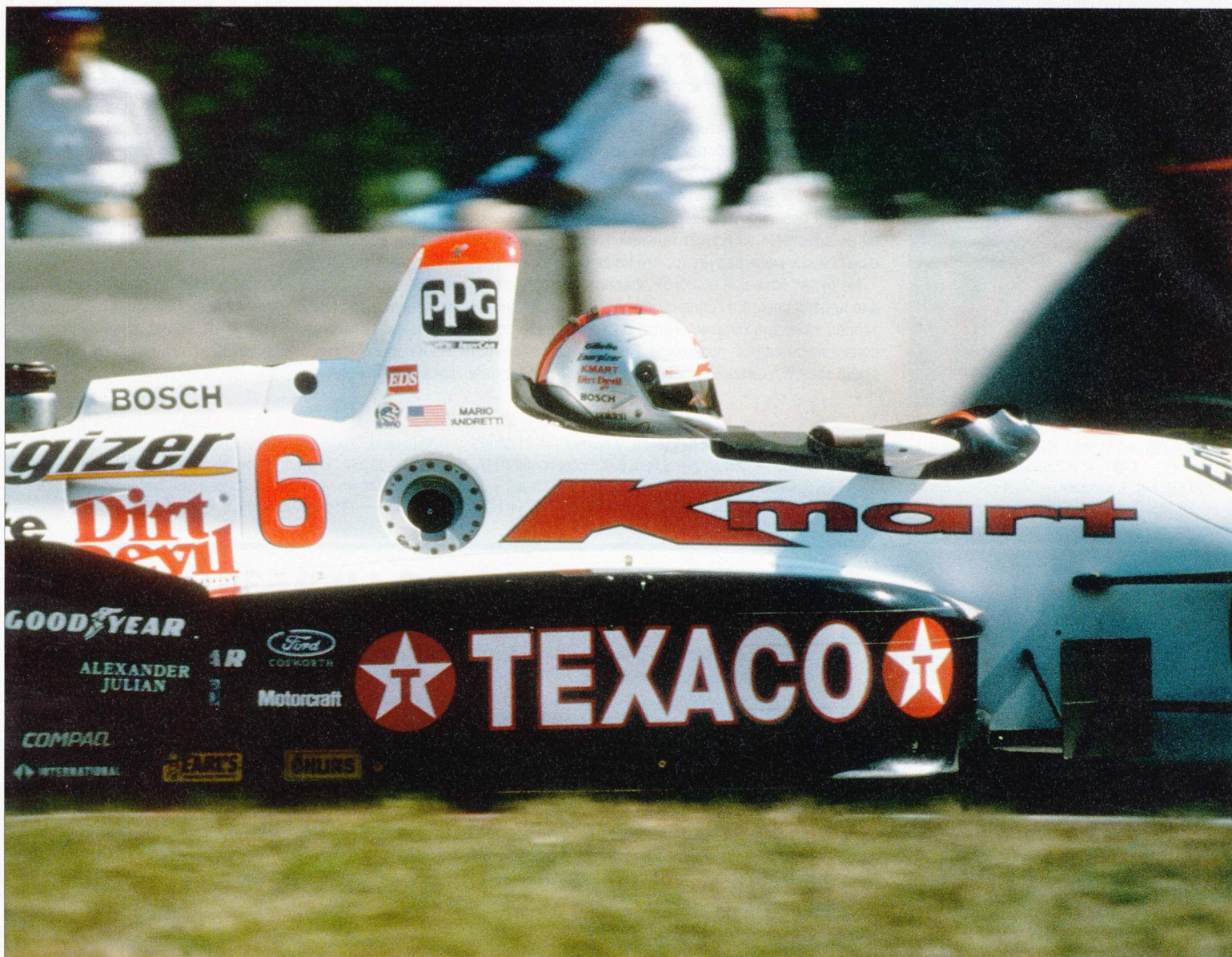
Второй этап "Дойче Туринваген Мастершафт" проходил на берлинской трассе АФУС. Она представляет собой отрезок дороги общего пользования, который лишь на время соревнований перекрывается для постороннего движения и обрастает палаточным городком команд-участниц. В прошлом сезоне на этой узкой с двумя крутыми 180-градусными поворотами трассе потерпел неудачу Сергей Леонов, единственный русский гонщик, выступавший в немецком первенстве формулы "Юниор". На этот раз сия доля не миновала многих гораздо более опытных участников ДТМ. В первом же после старта повороте столкнулись "Мерседес-Бенц" датчанина Яна Магнуссена и "Альфа-Ромео" Михаэля Бартельса, что послужило причиной массового завала. Повторный старт, как и первый, выиграл Курт Тийм. Его преследователь, Никола Ларини, пытаясь вытолкнуть датчанина все в том же повороте, сошел с разбитым радиатором.

Второй заезд гонщики начали намного аккуратней, и казалось, ничто не предвещало беды, когда на шестом круге оторвался капот у автомобиля Джанкарло Физикеллы, и тут же загорелась "Альфа-Ромео" Алессандро Наннини. Заезд пришлось остановить. А на повторном старте произошел огромный завал, который заставил организаторов окончательно отказаться от продолжения соревнований. Останется ли АФУС в числе действующих трасс? Вряд ли. По крайней мере, спортивный шеф "Опеля" Вальтер Трезер был весьма категоричен: "Следовало бы крепко подумать, прежде чем проводить здесь гонки ДТМ".



ЧЕМПИОНАТ ГЕРМАНИИ ПО ГОНКАМ НА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ

II этап, Берлин, 7 мая. 1-й заезд: 1. К.Тийм (DK); 2. А.Грау (D, оба — "Мерседес-Бенц-С180"); 3. А.Наннини; 4. Д.Физикелла; 5. С.Модена (все — I); 6. М.Бартельс (D, все — "Альфа-Ромео-155-V6Ti"). Положение после двух этапов: 1. Б.Шнайдер — 40 очков; 2. Й. ван Оммен (оба — D, "Мерседес-Бенц-С180") — 34; 3. Тийм — 28; 4. Грау — 21; 5. К.Людвиг (D, "Опель-Калибра-V6") — 20; 6. Физикелла — 16; 7. Ю.-Я.Лехто (SF, "Опель-Калибра-V6") — 14; 8. Д.Франкитти (GB, "Мерседес-Бенц-С180") — 12; 9. Наннини — 12; 10. Я.Магнуссен (DK, "Мерседес-Бенц-С180") — 10.



Победители выбирают «Тексако»

Вы хотите все только самое лучшее для вашего автомобиля.
Пилоты гоночных автомобилей требуют моторное масло, защищающее двигатель в экстремальных условиях.
Лучшие смазочные материалы может Вам предложить «Тексако».
Мы не утверждаем, что именно «Тексако» делает гонщиков чемпионами, но мы не утверждаем и обратного.

«ТЕКСАКО» предлагает сотрудничество в реализации смазочных материалов.

Дистрибьюторы: Москва — "Уайт Стар", "Ротекс".
Санкт-Петербург — ТОО «Фирма Новик».
Тел.: (812) 184-68-05, факс: (812) 184-68-88



Представительство «ТЕКСАКО» в России
Москва, Бережковская набережная, 2

Тел.: (095) 941-87-04...09
Факс: (095) 941-87-10

МОТОСАЛОН

ШОУ НА КОЛЕСАХ

А. КАТКАРТ
Фото К. НАКАМУРЫ



Год назад "Априлия" вступила в высшую лигу изготовителей мотоциклов. Итальянская компания, принадлежащая семейству Беджио, стала вторым по величине (после концерна "Пьяджо") производителем мототехники в Европе. Она впервые выпустила за год более 100 тысяч мотоциклов и мотороллеров, превзойдя своего главного соперника — "Кадживу". "Априлия" также одержала двойную победу над японцами на арене гонок Гран-при, во второй раз завоевав чемпионский титул в классе 125 см³ и увенчав десятилетнюю кампанию в классе 250 см³ победой Макса Бьяджи. С дебютом Лориса Реджиани в "пятисотках" на двухцилиндровом 400-кубовом мотоцикле "Априлия" стала единственной фирмой, выставяющей заводские команды во всех трех классах мотогонок. Она объявила также о планах производства 1000-кубовой V-образной "двойки", с которой она намерена и участвовать в чемпионате мира супербайков, и отнять у "Дукати" лидерство в продаже спортбайков европейского производства. Добро пожаловать в Великие Времена, друзья!

aprilia RS250





Весьма характерно, что именно в прошлом году "Априлия" наконец-то расширила свой модельный ряд, ограничивавшийся до сих пор 125-кубовыми дорожными мотоциклами и эндуро. И для того, чтобы быть уверенными, что этот шаг будет отмечен, итальянцы запустили в производство давно ожидавшуюся реплику гоночной модели RS250. Мотоцикл разрабатывался целых пять лет, но появился на рынке только сейчас, с модифицированным двигателем "Сузуки-RGV250", а не с двухцилиндровым двухтактным мотором "Ротакс", стоявшим на прототипах. Очень мило со стороны Бешеного Макса, что он добыл чемпионский титул как раз к началу продажи этой модели!

Сравнительные испытания на трассе Валлелунга дорожной "Априлии-RS250" и гоночного мотоцикла, на котором Бьяджи выиграл чемпионат мира, показали, что RS250 — чуточку более цивилизованная, но несомненно, родная сестра спортивной машины. Европейская фирма впервые построила 250-кубовую дорожную реплику гоночного мотоцикла, и по сравнению с японскими соперниками, она обладает особым обаянием, секрет которого знают лишь итальянцы, и более резвой динамикой.

"Априлия-RS250" — не только самый легкий мотоцикл в своем классе — сухая масса 141 кг — но и самый мощный: двигатель "Сузуки" был значительно модифицирован специалистами "Априлии". Новая головка цилиндра позволила повысить степень сжатия, охлаждение улучшили за счет новой формы каналов водяной рубашки. Кроме того, изменена форма камеры сгорания, улучшена циркуляция масла через работающее в масляной ванне сцепление. Совершенно новая выпускная система и перепрограммированный процессор системы зажигания, разработанные "Априлией", позволили поднять максимальную мощность V-об-

разного двухцилиндрового двигателя с пятью перепускными и двумя выпускными окнами на цилиндр. 70 л.с. при 11900 об/мин по сравнению с 62 л.с. при 11000 об/мин стандартного "Сузуки-RGV250". В соединении с меньшей массой и моментальной отзывчивостью двух карбюраторов "Микуни" с плоскими золотниками это обеспечивает изумительную динамику разгона даже по меркам 250-кубовых гоночных реплик. Но для этого приходится поддерживать не менее 8000 об/мин двигателя, что заставит вас с энтузиазмом пользоваться рычагом выжима сцепления — точь-в-точь как на гоночной машине Бьяджи.

Однако в отличие от "чемпионки" снабженной дисковыми золотниками на впуске, RS250 имеет более плавный прирост мощности, характерный для моторов с обратным клапаном на впуске, чему способствуют также электронный мощный клапан "Сузуки-АЕСТ-II" и цифровая система электронного зажигания. Это означает, что при оборотах менее 8000, мощности хватает лишь для того, чтобы удерживаться в потоке интенсивного городского движения — совершенно неподходящая для RS250 среда обитания! Однако, как только мотор запоеет свою песню в полный голос, крутящий момент нарастает столь плавно, что заднее колесо не срывается в пробуксовку, даже если вы провоцируете его резкой игрой с ручкой газа. А с 9000 об/мин "Априлия" показывает все, на что способна, и вы располагаете рабочим диапазоном в 3000 об/мин — при 12000 об/мин срабатывает электронный ограничитель оборотов. Так что красная зона на тахометре — простая декорация: ограничитель начисто лишает вас такой роскоши, как перекрутка мотора, благодаря которой Макс и его товарищи по команде могут сэкономить несколько переключений передач между поворотами. Но "Априлия" заинтересована в

продлении срока службы коленчатого вала.

Хотя рабочий диапазон двигателя производит впечатление довольно узкого, вдохновенное использование шестиступенчатой коробки передач позволит вам выжать из этого мотора все, что можно, вплоть до максимальной скорости 210 км/ч. Правда, на коротких прямых отрезках Валлелунги я не смог достичь такой скорости — очевидно, передаточное отношение главной передачи великовато: звездочка заднего колеса "Априлии" имеет на один зуб меньше, чем у "Сузуки". Некоторые промежутки между передаточными числами коробки передач излишне велики, так что при переключениях мотор регулярно опускается ниже 9000 об/мин. Если это происходит в поворотах, то вы благословляете плавную отдачу крутящего момента: двигатель представляет собой счастливую смесь изысканности и тяговитости.

Но отсутствие скоростного переключателя передач, который сейчас устанавливается на всех гоночных мотоциклах, в том числе и на машине Бьяджи, меня удивило и разочаровало. Увы, итальянская фирма упустила возможность впервые в мире дать обычным мотоциклистам наслаждение переключать передачи, не сбрасывая газа. Тем более, что этого требуют и характер двигателя, и стиль мотоцикла. Может быть, такое устройство появится в 1996 году?

А вот какая игрушка уже стоит на RS250 — это дисплей на жидких кристаллах, смонтированный на приборном щитке. Он может показать вам время, степень зарядки батареи, температуру двигателя (если она меньше 15 градусов, он просто сообщит вам — "холодный"), а также позволяет засекать время прохождения круга с помощью кнопки на левом переключателе — очень полезно для гонок вокруг кафе! Время каждого круга высвечивается в течение 15 секунд, затем запи-

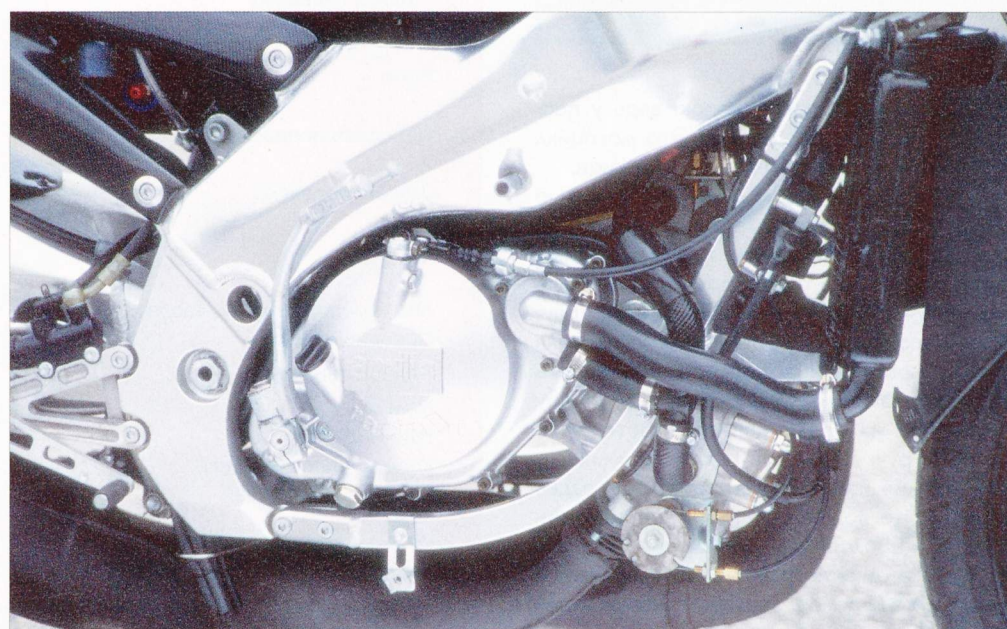


сывается в память, емкостью до 10 показателей, и в конце тренировки вы можете вывести на дисплей все показатели.

Столь же хитроумна, но гораздо более функциональна изумительная диагональная рама из алюминиевого сплава, спроектированная так же, как и для гоночного снаряда Бьяджи, Газтано Соссо. Она имеет такую же характерную "талию", позволяющую прятать колени для достижения наилучшей обтекаемости. В отличие от гоночной сестры, рама дорожного мотоцикла имеет менее радикальную геометрию: перевернутая телескопическая передняя вилка "Марцокки" наклонена на 25, а не на 21 градус, как у машины Бьяджи. Рама снабжена внутренними ребрами для повышения жесткости. Так же как и задний маятник, правая часть которого изогнута в форме банана для того, чтобы пропустить два глушителя.

Правая стойка передней вилки имеет 12-позиционную регулировку гидравлического усилия отбоя, а левая — предварительного поджатия пружины. Но гидравлическое усилие сжатия варьировать нельзя, в отличие от полностью регулируемого гидropневматического амортизатора задней подвески.

С базой 1370 мм мотоцикл столь же компактен, как и гоночный аппарат Бьяджи, но благодаря блестяще выбранным пропорциям, он обеспечивает гораздо более просторную и комфортабельную посадку и при этом не выглядит неуклюжим. При росте 183 см я не ощущал тесноты, а рукоятки руля, отлитые из легкого сплава, легко регулируются, позволяя выбрать самую удобную посадку — хотя в зеркалах заднего вида, как ни старайтесь, видны лишь колени или плечи. На хвостовике есть также плоская подушка для пассажира, но она годится лишь для того, чтобы попозировать перед фотографом на бульваре или для





очень-очень коротких поездок: ведь у пассажира нет даже подножек! Это мотоцикл только для одного, и таким он и задуман.

Ездить на нем можно лишь с одной целью — наслаждаться всеми теми достоинствами, которые может обеспечить только мотоцикл. А три с половиной тысячи покупателей, которые получают "Априлию-RS250" в 1995 году, должны понять, что предназначена она для чистого наслаждения. Раскрутите двигатель до звона, взметните переднее колесо к небу на выходе из медленного поворота, чуть толкните ручку руля для быстрого и лишнего усилий изменения направления езды, используйте всю сцепные свойства шин "Пирелли-Дракон" для увеличения скорости на вираже, давите что есть мочи на передний тормоз "Брембо", вздымая заднее колесо вверх в манере, присущей Макс Бьяджи.

Этот мотоцикл — воплощение мечты всех поклонников мотогонок: чистокровно гоночная машина, которую вы можете купить и наслаждаться ездой на ней по обычным дорогам. Она ведет себя так же и обладает такой же изумительной управляемостью, как мотоцикл, который в 1994 году выиграл чемпионат мира. Могу вас в этом уверить, ведь я сам сравнивал оба мотоцикла на одной трассе — счастье, которое не выпало больше ни одному журналисту в мире. "Априлия-RS250" — настоящая реплика мотоцикла Бьяджи, лишь чуть-чуть "причесанная" для использования на обычных дорогах. Если "Априлия" сможет омологировать этот мотоцикл для гонок категории "Суперспорт", то у нее не будет соперников: динамика машины, как и "Дукати-916", в полной мере соответствует ее изумительной внешности и вниманию к деталям. Шоу на колесах — таков стиль "Априлии". RS250 — настоящая машина для получения удовольствия. ▀

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА APRILIA RS250

Двигатель

Тип

двухцилиндровый, двухтактный, V-образный, с углом развала 90 градусов, лепестковыми обратными клапанами на впуске

Диаметр цилиндра/ход поршня

56/50,6 мм

Рабочий объем

249 см³

Степень сжатия

13,2

Максимальная мощность

70 л.с. при 11900 об/мин

Карбюраторы

2х"Микуни-ТМ34SS" с электронным управлением клапаном холостого хода и воздушной заслонкой
электронная, цифровая, конденсаторная

Система зажигания

Трансмиссия

Коробка передач

6-ступенчатая, со смазкой под давлением
многодисковое, в масляной ванне цепи

Сцепление

Главная передача

Ходовая часть

Рама

диагональная, из магниево-алюминиевого сплава

Передняя подвеска

перевернутая телескопическая вилка, диаметр несущей трубы 40 мм
маятник из магниево-алюминиевого сплава, рычажный механизм для создания прогрессивной характеристики, моноамортизатор

Задняя подвеска

120/130 мм

Ход колеса, спереди/сзади

два плавающих диска Ø298 мм

Передний тормоз

один диск Ø220 мм

Задний тормоз

из алюминиевого сплава

Колеса

"Пирелли", радиальные, бескамерные

Шины

110/70-17

Размер шин: передней

150/60-17

задней

Общие данные

Габаритные размеры

1980 x 690 x 1090 мм

База

1370 мм

Сухая масса

141 кг

Объем бензобака

16,5 л

Максимальная скорость

210 км/ч



Из личного архива Виктора Стеллиферовского

Сразу после войны заядлые мотоциклисты пристрастились к беретам. Заядлые — значит элита — те, кто носились на “велосетках” и других редких аппаратах. “Ну не скажите, Лев Михайлович, — вмешивался в наши воспоминания Стеллиферовский. — Эта мода быстро прошла. Помнишь, после первых кольцевых мотогонок на первенство Союза в Москве да и в Ленинграде появились суконные фуражки — “таллинки”? Сам носил такую”.

Потом, когда подали любимый Виктор Антоновичем луковый клопс, беседа наша перекинулась на шлемы гонщиков: “Перфект”, “Астронавт”. Поезд Москва — Рига настукивал колесами все новые воспоминания, а мы неслись в командировку, не задумываясь, что и она скоро тоже станет воспоминаниями.

Стеллиферовский любил ездить в Прибалтику. Впечатления первых послевоенных лет были тому причиной: он тогда увлекался мотоциклетным спортом. Двадцатилетним молодым человеком Виктор Антонович занялся более “серьезным” делом — судейством авто- (их тогда, в 1948-м, было еще совсем мало) и мотосоревнований. Он не собирал целенаправленно снимков, сделанных на гонках, кроссах, ралли. Они как-то сами получались, приходили... Нет, не стали коллекцией, а просто остались документальным свидетельством.

Виктор Антонович скончался в марте этого года, и глядя на россыпь фотографий, так или иначе связанных с его спортивной деятельностью, я вспомнил тот вагон-ресторан и луковый клопс и бесконечные рассказы о Лоренте, Никитине, Тихомирове и других рекордсменах...

Рекордсменах? Да, потому что Стеллиферовский все 38 лет, что проработал в Центральном автотоклубе, чем бы ни занимался в нем, был бессменным хронометристом на заездах по установлению рекордов скорости. Он часто бывал на Баскунчаке и на Дмитровском полигоне, в Чугуеве и Изюме — всюду, где проводились “заезды на рекорды”. Хорошо знал всех московских, харьковских и рижских гонщиков.

Особенно много он рассказывал о “Все-союзной Солонне”, высыхающем к осени соляном озере Баскунчак. Может быть, потому, что окончив геологоразведочный факультет одного из столичных вузов, тяготел к малоизвестным местам нашей Родины.

Стеллиферовский был свидетелем не только вспышки рекордного дела в стране. Он очевидец зарождения у нас картинга, к которому питал глубокую симпатию, пер-

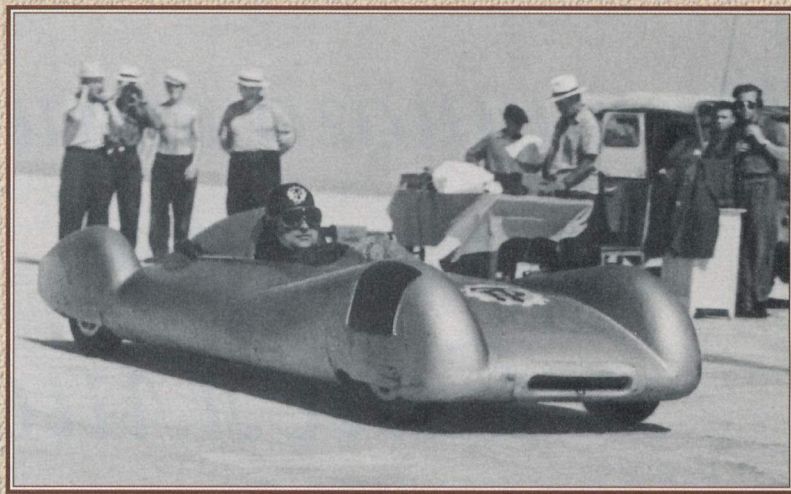
вых кольцевых автомобильных гонок в Лужниках, мотокроссов на короткие дистанции. Посмотрите на эти снимки: в них немало интересных моментов из биографии нашего автомобильного спорта.

Снимки из архива Виктора
СТЕЛЛИФЕРОВСКОГО
комментирует Л. ШУГУРОВ

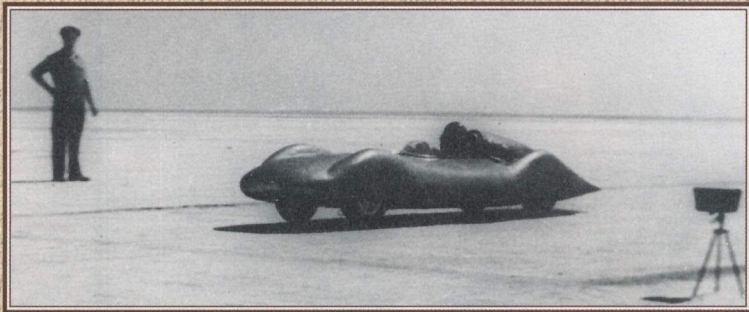




Мы говорили о беретах и “талликах”, но тогда просто забыли о самой распространенной одежде многих мотоциклистов конца сороковых и начала пятидесятых: телогрейке и кирзачах. Так был экипирован и сам Стеллиферовский, когда в самом начале пятидесятых годов ездил на ковровском К-125М.



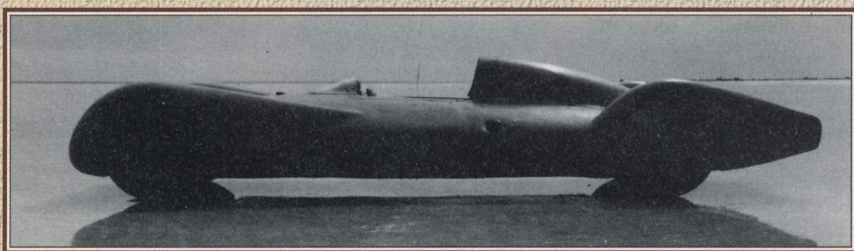
На твердой, гладкой соляной корке Баскунчака Эдуард Лорент на машине “Харьков-12” с 500-кубовым двигателем пролетел 5 километров со стартом с хода со средней скоростью 219,485 км/ч. Это было в августе 1960-го, в первый год освоения новой рекордной трассы. Позже, тоже на Баскунчаке Лорент на той же машине, но с 750-кубовым мотором показал результат 286,169 км/ч (дистанция 1 километр с хода).



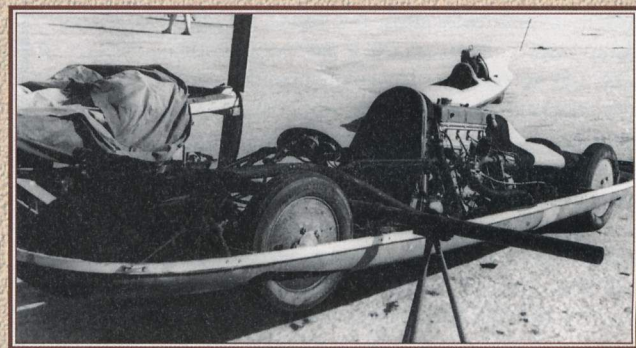
Тогда же, в августе шестидесятого, Алексей Амбросенков на “Звезде-6” показал на дистанции 1 километр с места очень хорошее для класса машин до 350 см³ время — 37,56 секунды. Средняя скорость Амбросенкова — 95,846 км/ч. Справа от машины на треноге — датчик светового луча.



Стеллиферовский — один из немногих наших судей был зарегистрирован в ФИА как хронометрист международного класса. Аппаратуру с фотоэлементом для автоматической засечки времени он освоил быстро. ФИА не признавала и не признает рекордных результатов, если они фиксировались приборами и изделиями, не утвержденными ее властью. Международные рекорды советских гонщиков впервые были утверждены ФИА в 1959 году.



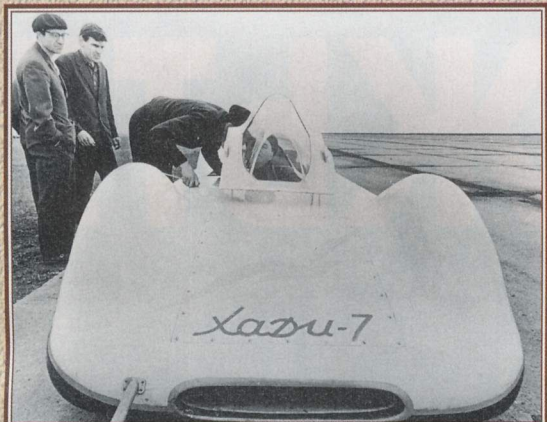
Эдуардом Лорентом построено несколько рекордных автомобилей. На очень низкий и легкий (300 кг) “Харьков-12” устанавливались четыре разных по рабочему объему (238, 345, 484 и 569 см³) двигателя, развивавших мощность соответственно 50, 60, 80 и 100 л.с. Когда наступала ветреная погода, над коркой соли выступала “рапа” — насыщенный соляной раствор. Трасса в этом случае становилась очень похожа на мокрое асфальтовое шоссе.



Автомобиль Владимира Никитина ХАДИ-5 перед стартами на Баскунчаке. ХАДИ-5 оказался очень удачной машиной, но на соляном озере в 1963 году Никитину не удалось установить ни одного рекорда. Смонтированный за сиденьем пилота форсированный двигатель “Волга” развивал мощность 128 л.с. ХАДИ-5 был рассчитан на скорость 290 км/ч.



Гонки столичных картингистов всегда привлекали внимание Виктора Антонюковича, который был членом комитета картинга Всесоюзной Федерации автомобильного спорта. Этот снимок сделан на треке московского стадиона Юных Пионеров в 1960 году. Под № 59 — Эрик Славский. Специальных шин для картов тогда в нашей стране еще не было, и почти все гонщики использовали авиационные “дутики”.



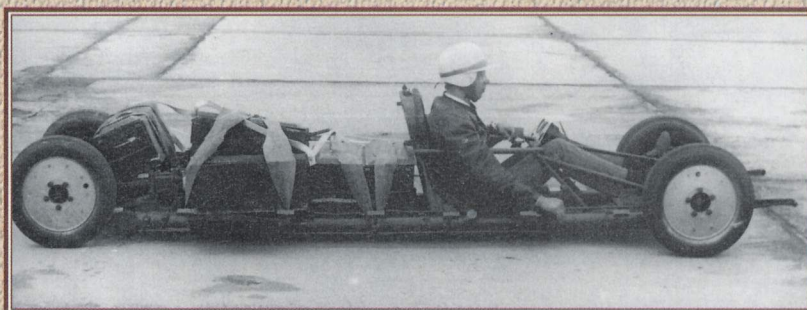
Рекордные заезды в 1966—1971 годах стали проводиться на учебном аэродроме в Чугуеве. Там в октябре 1966 года дебютировал автомобиль ХАДИ-7 с газотурбинным двигателем мощностью 400 л.с. На нем В. Никитин четырежды улучшал всесоюзные рекорды скорости. Последний из них он установил 23 апреля 1967 года, когда и был сделан этот снимок. О возможностях ХАДИ-7 можно судить по результату “гоночной турбины” на дистанции 1 км с места — 160,571 км/ч.



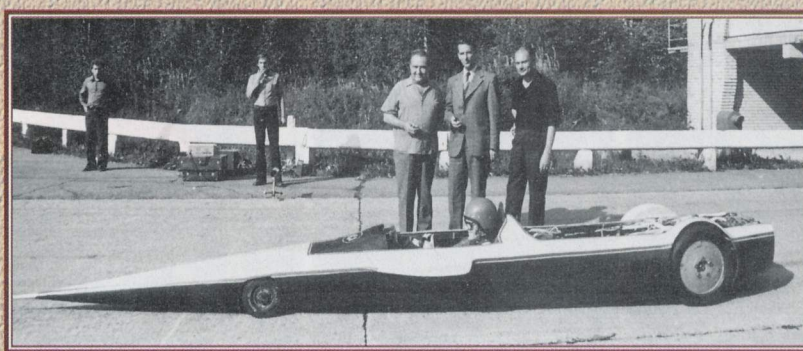
Кольцевые автомобильные гонки в Лужниках в 1961—1965 годах неизменно собирали тысячи зрителей и сотни участников на машинах многих классов. Все, кто имел хоть какое-нибудь отношение к автомобильному спорту, считали своим долгом побывать на этих соревнованиях. Стеллиферовский не был исключением. К сожалению, после гибели 25 апреля 1965 года на лужниковской трассе Рудольфа Гольдина гонки там больше не проводились.



Заслуженный мастер спорта Илья Тихомиров, которому недавно исполнилось 65 лет, в 1963 году на озере Баскунчак прошел километровку с хода за 11,56 секунды, что соответствует 311,419 км/ч. Это достижение до сих пор считается абсолютным рекордом скорости нашей страны. Тихомиров выступал на газотурбинном автомобиле “Пионер-2” и установил на нем 10 всесоюзных рекордов скорости. Последний (в 1972-м году, когда и был сделан этот снимок) — в Дмитрове на километровку с места — 140,5 км/ч.



Ящики с аккумуляторами, под которыми не виден 10-киловаттный электродвигатель, установленные на шасси ХАДИ-5 — вот что такое рекордно-гоночный автомобиль ХАДИ-11Э. Он испытывался в мае 1972 года в Чугуеве, а во время рекордных заездов на испытательном полигоне в Дмитрове В. Гавриленко прошел на нем километровку с места со средней скоростью 109,1 км/ч.



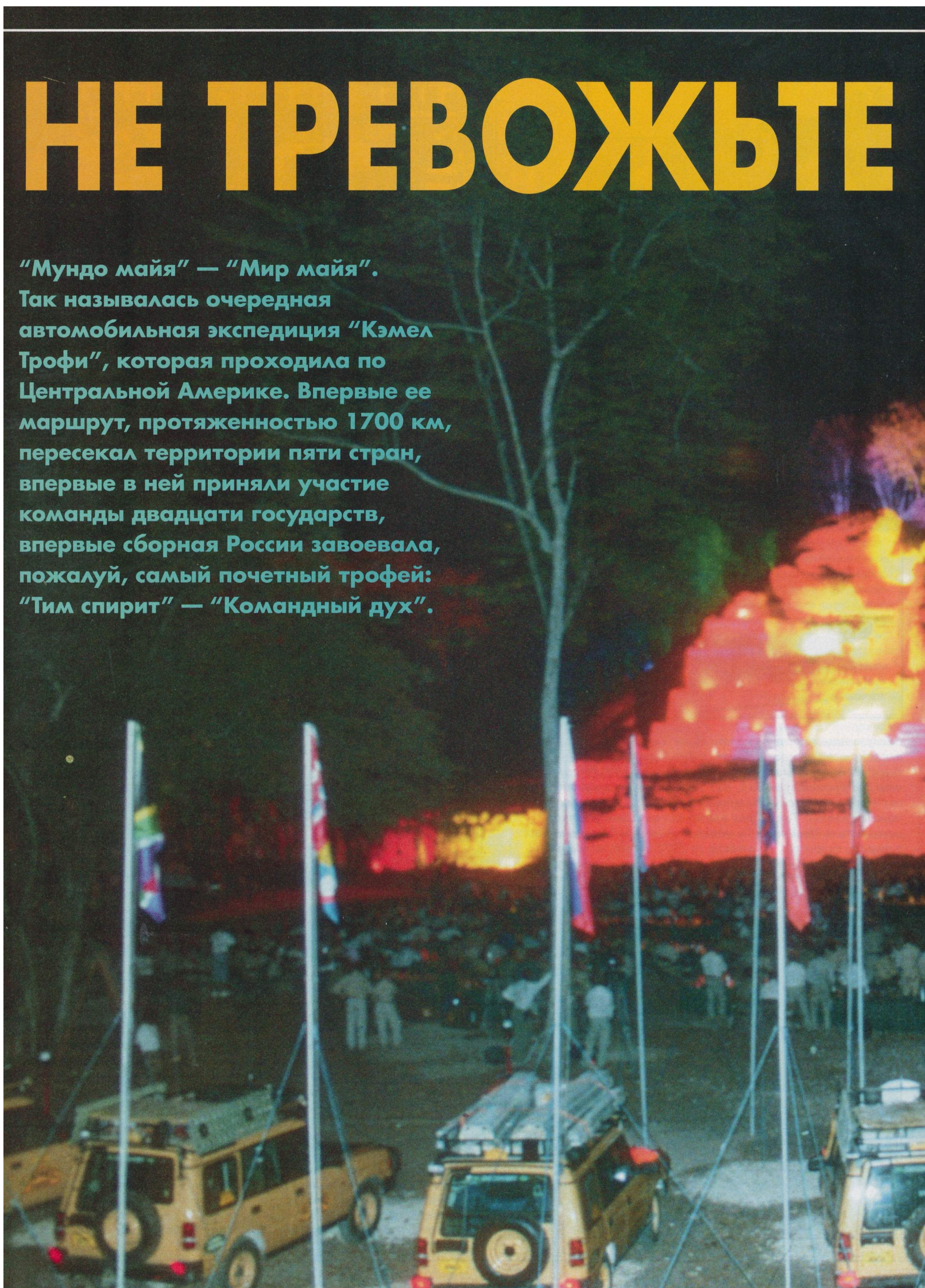
Дмитрий Сильчик на рекордном электромоbile ХАДИ-13Э в 1977 году прошел километровку с хода, показав скорость 161,7 км/ч. Машина весила 350 кг и была оснащена электродвигателем мощностью 10 кВт. Это было летом 1977 года на полигоне в Дмитрове. Рядом с машиной — известные судьи по автомобильному спорту (слева направо): Борис Конев, Зигмунт Колясинский и Виктор Стеллиферовский.



Шестнадцатикратная чемпионка СССР по мотоспорту Ирина Озолина беседует с рекордсменом страны по автомобильному спорту Ильей Тихомировым и судьей республиканской категории Виктором Стеллиферовским. — Помните, Ирина Янисовна, свою первую победу на первенстве СССР? Вы тогда выступали на 250-кубовом НСУ, а нам было по пятнадцать лет.

НЕ ТРЕВОЖЬТЕ

“Мундо майя” — “Мир майя”.
Так называлась очередная
автомобильная экспедиция “Кэмел
Трофи”, которая проходила по
Центральной Америке. Впервые ее
маршрут, протяженностью 1700 км,
пересекал территории пяти стран,
впервые в ней приняли участие
команды двадцати государств,
впервые сборная России завоевала,
пожалуй, самый почетный трофей:
“Тим спирт” — “Командный дух”.

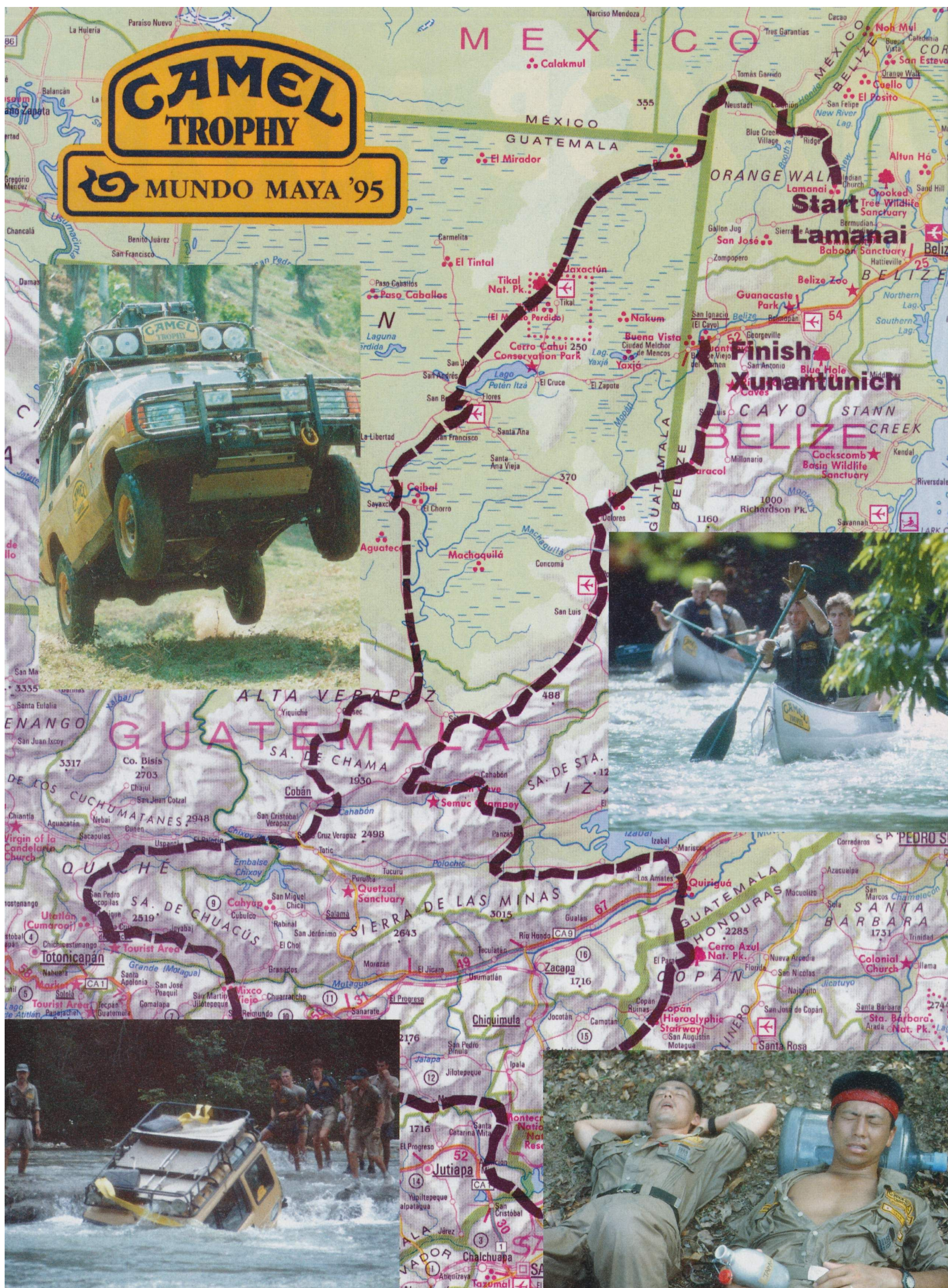


КЭМЕТРОФИ - 95

ДУХОВ МАИЯ

С. НЕЧАЮК
Фото А. ГУРЕВИЧА





Д ушераздирающие крики где-то совсем рядом, у полога палатки пронзили звенящую тишину тропической ночи. Наверное, так вопили еретики, сжигаемые на кострах инквизиции.

— Дим, слышишь? — шепотом, словно опасаясь привлечь внимание неведомых существ, спрашиваю у своего соседа журналиста "Автомига" Димы Воздвиженского.

Господи, глупее вопроса трудно было придумать. Не услышать такое мог только глухой. Глухое же мне быть разве только ответ: "Слышу".

В Москве я бы непременно позвонил в милицию. Здесь, за тысячи километров от дома, в тропических джунглях страны под названием Белиз, спокойствие вселяло лишь присутствие большого числа спящих рядом журналистов и участников экспедиции "Кэмел Трофи".

Спящих? Выглянув из палатки, мы увидели оператора первого канала телевидения Костю Данина, собиравшегося в предрассветных сумерках на телеохоту за оружием чудо-юдо. Черт дернул меня высовываться! Теперь придется составить ему компанию. Переступая через лианы, пробираясь сквозь заросли, в душе мы надеялись, что встреча не состоится. И Всевышний внял нашим мольбам.

— Да нет, они вовсе не опасные, только орут сильно, — успокоил нас улыбчивый абориген. — Это — моно.

Эти самые моно оказались ни кем иным, как черными обезьянами с лужеными глотками. При чем по неведомым мне физиологическим законам кричали они только по ночам. А днем мирно и, главное, тихо, рассаживались по ветвям огромных деревьев и с любопытством наблюдали за тем, что делают понаехавшие в огромном количестве люди с нашивками "Кэмел Трофи" на всех возможных деталях туалета.

Между тем занятия каждый находил по душе. Участникам предстояло пройти испытание в одиннадцати специальных заданиях — одно другого сложнее. Журналисты в большинстве своем исхитрились в способах укрыться от палящего зноя. Под пятьдесят градусов жары в тени — это, доложу я вам, не шутка. "Где же обещанный сезон дождей?" — вопрошали мы у организаторов. "На все воля Божья", — отвечал директор "Кэмел Трофи" Иан Чапмен.

Ему и самому опостылело яркое безжалостное солнце в вышине. Ведь весь маршрут экспедиции был выбран из расчета на ливни, которые только и могли приготовить фирменное блюдо "Кэмел Трофи" — непролазную грязь. А так дистанция пробега превращалась если не в шоссе, то уж по крайней мере в проходимый грунтовый проселок.

Зато специальные задания, которые, напомним, участники должны выполнять до начала и после финиша пробега, стали для ребят из двадцати стран настоящей Голгофой.

Рассказывают, что когда в подобной ситуации оказывались индейцы майя, они без устали били в барабан, причитая: "Боже, дай нашим городам воду!" И при этом бросали в глубокий колодец самых красивых девушек.

Признаться, когда я увидел падающих в обморок здоровенных мужчин — самых сильных, самых выносливых, прошедших через сито многочисленных национальных и международного отборов, этот обряд не показался мне чересчур кровожадным.

Подумалось, что организаторы, устраивая в жуткую жару "убойные" задания, хотят принести в жертву участников "Кэмел Трофи", чтобы улажить духов майя. Будто нарочно, большинство "тасков"



рассчитаны в основном на физическую силу и выносливость, а не на умение управлять "Лендровером", как это было, скажем, в прошлом году в Аргентине.

Ориентирование на местности, вытаскивание машины из глубокой ямы, гребля на каноэ, перетаскивание бревен — все это бегом, бегом, бегом. Слово в штрафной роте.

Первым лишился чувств итальянец. Прослышав об этом, к месту происшествия ломанулись, толкая друг друга, фотографы и операторы числом не менее десяти. Однако вскоре такие события перестали занимать журналистов. Дескать, ну еще один. Эка невидаль.

Наши "штрафники" — заместитель управляющего казино "Москва" Павел Богомолов и председатель комиссии по международным связям Ненецкого автономного округа Сергей Фенев — держались молодцами. Хотя и были одними из самых "пожилых" участников экспедиции. Сергею, скажем так, под сорок, а Павлу — за тридцать. Российский дуэт даже победил в одном из спецзаданий, суть которого состояла в ориентировании на автомобиле и пешком. Бегом бежал Фенев. И так выложился на дистанции, что при встрече с экипажем, в котором, кроме Павла, были и журналисты, стал изъясняться с ними по-английски. И никакими силами его нельзя было перенастроить на родную речь.

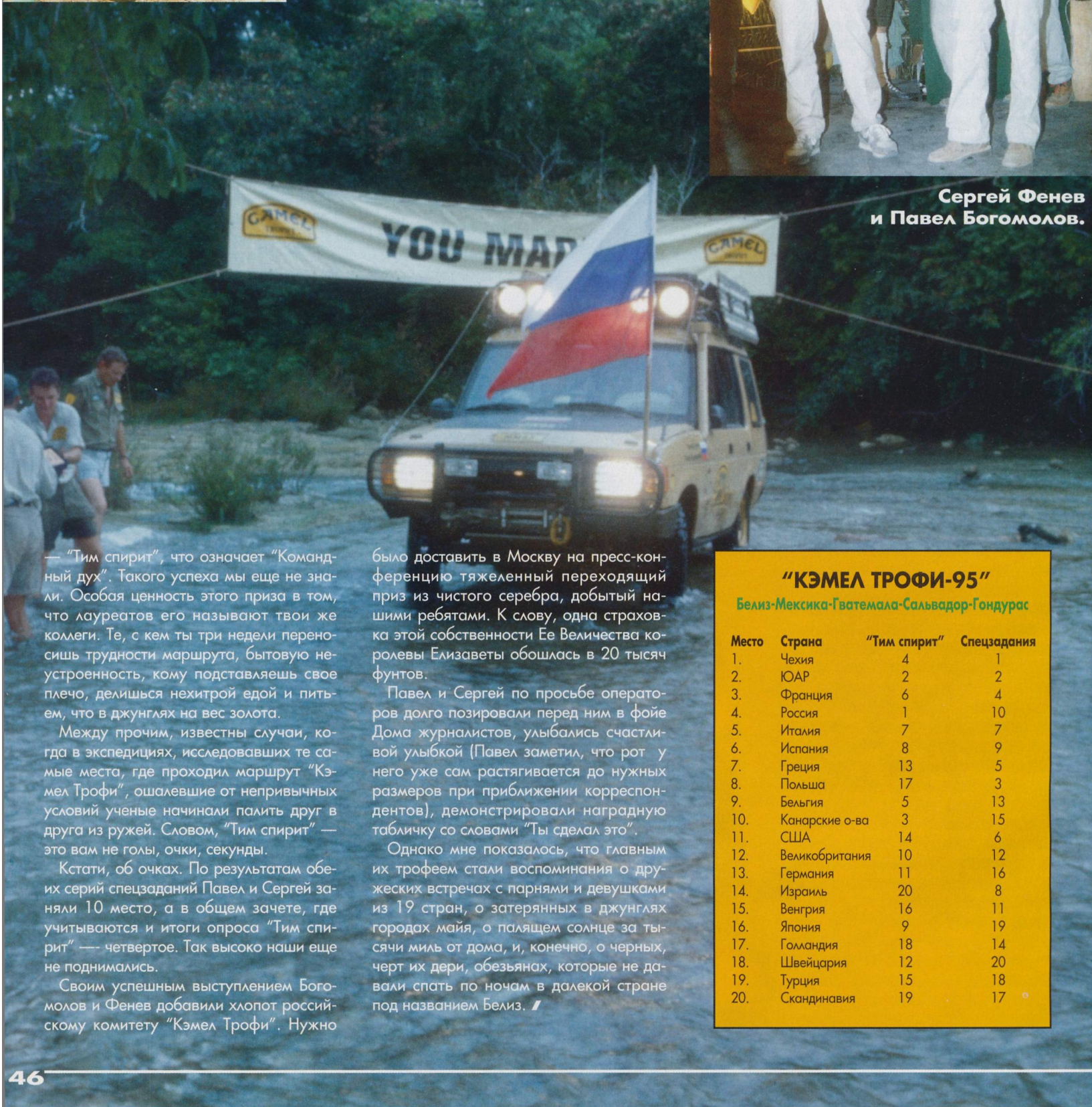
Кстати, то была первая победа нашего экипажа в спецзадании за все время участия команд СССР, СНГ, России в "Кэмел Трофи".

Досадно, что в одном из "тасков" Сергей подвернул ногу, а то бы по итогам первой серии спецзаданий наш дуэт мог быть и повыше 13 места. "Ну да не беда, — шутили ребята, хитро подмигивая трем девушкам, участвовавшим на этот раз в экспедиции. — Мы себя в другом деле покажем".

И показали! Взяли да и выиграли почетнейший трофей "Кэмел Трофи".



Сергей Фенев
и Павел Богомолов.



— “Тим спирт”, что означает “Командный дух”. Такого успеха мы еще не знали. Особая ценность этого приза в том, что лауреатов его называют твои же коллеги. Те, с кем ты три недели переносишь трудности маршрута, бытовую неустроенность, кому подставляешь свое плечо, делишься нехитрой едой и пьем, что в джунглях на вес золота.

Между прочим, известны случаи, когда в экспедициях, исследовавших те самые места, где проходил маршрут “Кэмел Трофи”, ошалевшие от непривычных условий ученые начинали палить друг в друга из ружей. Словом, “Тим спирт” — это вам не голы, очки, секунды.

Кстати, об очках. По результатам обеих серий спецзаданий Павел и Сергей заняли 10 место, а в общем зачете, где учитываются и итоги опроса “Тим спирт” — четвертое. Так высоко наши еще не поднимались.

Своим успешным выступлением Богомолов и Фенев добавили хлопот российскому комитету “Кэмел Трофи”. Нужно

было доставить в Москву на пресс-конференцию тяжеленный переходящий приз из чистого серебра, добытый нашими ребятами. К слову, одна страховка этой собственности Ее Величества королевы Елизаветы обошлась в 20 тысяч фунтов.

Павел и Сергей по просьбе операторов долго позировали перед ним в фойе Дома журналистов, улыбались счастливой улыбкой (Павел заметил, что рот у него уже сам растягивается до нужных размеров при приближении корреспондентов), демонстрировали наградную табличку со словами “Ты сделал это”.

Однако мне показалось, что главным их трофеем стали воспоминания о дружеских встречах с парнями и девушками из 19 стран, о затерянных в джунглях городах майя, о палящем солнце за тысячи миль от дома, и, конечно, о черных, черт их дерь, обезьянах, которые не давали спать по ночам в далекой стране под названием Белиз. //

“КЭМЕЛ ТРОФИ-95”

Белиз-Мексика-Гватемала-Сальвадор-Гондурас

Место	Страна	“Тим спирт”	Спецзадания
1.	Чехия	4	1
2.	ЮАР	2	2
3.	Франция	6	4
4.	Россия	1	10
5.	Италия	7	7
6.	Испания	8	9
7.	Греция	13	5
8.	Польша	17	3
9.	Бельгия	5	13
10.	Канарские о-ва	3	15
11.	США	14	6
12.	Великобритания	10	12
13.	Германия	11	16
14.	Израиль	20	8
15.	Венгрия	16	11
16.	Япония	9	19
17.	Голландия	18	14
18.	Швейцария	12	20
19.	Турция	15	18
20.	Скандинавия	19	17

Б

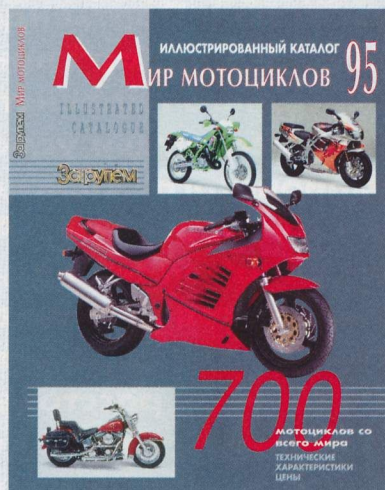
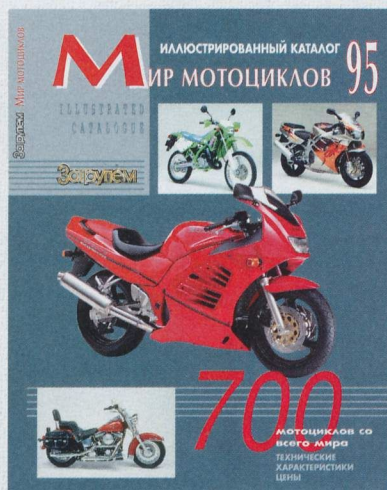
ææL L !

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.

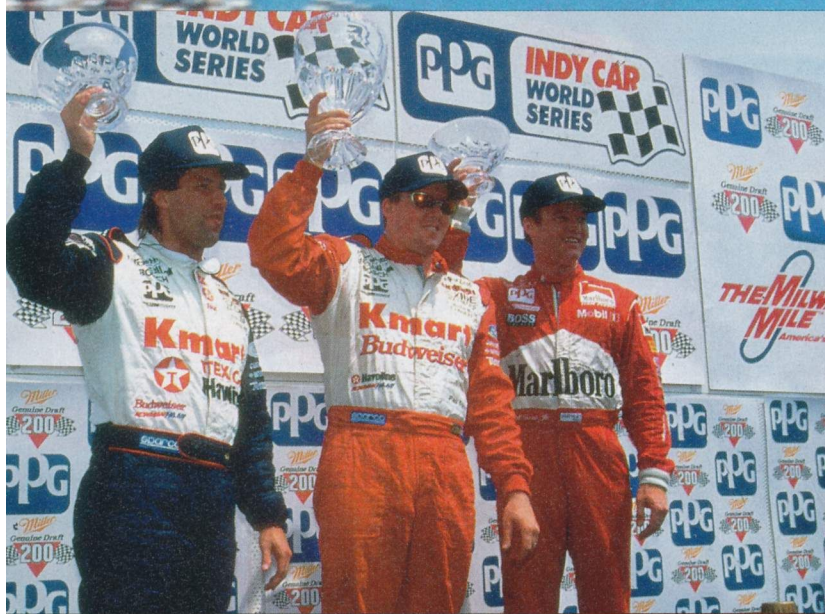
У РОДЖЕРА СПЛОШНЫЕ Н

На “маленького Ала” жалко было смотреть. После победы на девятом этапе в Портленде чемпион “Всемирной серии PPG Инди Кар” наконец-то вышел в лидеры нынешнего первенства. Но пробыл им всего три часа. Судьи усмотрели несоответствие чемпионского “Пенске” техническому регламенту, отняли у Анзера-младшего двадцать очков за победу, еще очко — за наибольшее число кругов лидерства и лишили всех призовых, около 90 тысяч долларов. “Какой стыд, — признался донельзя расстроенный Ал, — что это произошло именно с нашей командой. Все мы так стараемся, просто из кожи вон лезем. Но, похоже, нынешний сезон так и пройдет для “Пенске” кувирком”.

Первый страшный удар по самолюбию лучшей команды чемпионата был нанесен в Индианаполисе, где оба пилота красно-белых не сумели пройти квалификацию. А уже через неделю предстоял седьмой этап серии и тоже на треке, хотя и “коротком”, в миллю длиной. Сумеет ли “банда Седого Роджера” собраться и дать бой своим обидчикам?

Уже первая серия квалификационных заездов в пятницу ответила на этот вопрос утвердительно: Эмерсон Фиттипальди — первый, Анзер — третий. А недавний триумфатор “Инди-500” Жак Вильнев — всего лишь 23-й! “Мои ребята перенесли недавнюю неудачу, как хорошие солдаты, — гордился подчиненными Роджер Пенске. — Никто не поднял лапок вверх!” “Мы вернулись сюда по-чемпионски!” — вторил ему Анзер. И лишь умудренный почти тридцатилетним автогоночным опытом Эмо осторожно заметил: “Уверен, что машина наша очень хороша. Но, к сожалению, лишь на скоростях до 320 км/ч”.

Впрочем, “Милуокская Миля”, трек, расположенный в живописном парке южного пригорода Милуоки Уэст-Аллиса, штат Висконсин, как уже говорилось, короткий, и скорости на нем заметно ниже фантастических почти 400 км/ч Индианаполиса. И все же первое место на старте гонщикам “Пенске” удержать не удалось — ветерана-бразильца отодвинул ветеран-итальянец Тео Фаби. Тем не менее в лагере красно-



ПРИЯТНОСТИ

А. МЕЛЬНИК
Фото Т. БОВИ
и С. ДЕНУЛЕ (DRPI)

белых не было уныния. Год назад трио "Пенске" преподнесло хозяину "Милуокской Мили" Карлу Хаасу, совладельцу команды "Ньюман-Хаас", горькую пилюлю, заняв весь пьедестал. А стартовали они тогда, между прочим, со 2, 8 и 11-го мест.

Вот почему, когда уже на 15 круге Ал Анзер вышел на второе место, а еще через несколько минут настиг, обошел и легко стал уходить от Фаби, показалось, что все, наконец, вернулось на круги своя. Однако, как ни странно, это была лишь видимость. Только близкие друзья "маленького Ала" знали, что вот уже несколько дней его мучают боли в левом плече — результат отложения солей. А перед самым стартом, когда поздно было что-либо менять в машине, выяснилось, что в "Пенске" чемпиона не работают приборы.

Так что дела у красно-белых в нынешнем сезоне и в самом деле идут через пень колоду. Авария Эмерсона Фиттипальди это только подтвердила. Бразилец — он в тот момент шел четвертым — устремился в боксы, когда Анзер приготовился оттуда уехать. Эмо резко затормозил, чересчур резко, а скорость была слишком высокой, машину его развернуло на 180 градусов и правыми колесами ударило в стену. Механики "Беттенхаузен Моторспорт" при этом не пострадали лишь чудом.

А за несколько секунд до аварии бразильца упустил лидерство Ал, причем проиграл там, где механики "Пенске" считаются чемпионами — на дозаправке и смене

шин. Парни из "Ньюман-Хаас", управившись за 12,9 секунды, оказались расторопнее, и возглавил вереницу гоночных автомобилей Пол Трейси.

Правда, очень скоро Анзер достал и обошел канадца. Но продержавшись впереди тридцать кругов, вновь пропустил Пола вперед. "Выезжая из боксов второй раз, — рассказывал после финиша Трейси, — я уже хорошо знал, что моя "Лола" значительно резвее "Пенске" с полным и почти пустым баком. А где-то посередке Ал едет быстрее. Поэтому я не слишком волновался, когда он обошел меня, и старался лишь не очень отстать. А вскоре заметил, что машина Анзера, как и в первой половине гонки, начинает вести себя чуточку нервно, расхлябанно, ему приходится подниматься выше по виражу при обгоне круговых. И я понял, что десятая моя победа не за горами. А в конце даже мог позволить себе экономить горючее и подпустил Ала поближе".

В коротеньком интервью после финиша — американца уже ждали врач и массажист — Анзер постарался скрыть свое огорчение: "Жаль, конечно, упустить победу. Но для команды и второе место — отличное возвращение после провала в Инди". И все же на лице маленького Ала была написана неподдельная тревога. Даже больше потери четырех очков настораживали досадные ошибки в работе еще недавно столь отлаженного механизма, каким все привыкли считать "Пенске Рейсинг".

И следующий, восьмой этап эту тревогу только подтвердил. "ИТТ Отомоутив Детройт Гран-при" проводится

на острове Белль-Айл в автомобильной столице Америки. На узкой и извилистой трассе с 14-ю поворотами, проложенной по аллеям городского парка, исключительно трудно обгонять. Поэтому и в пятницу, и в субботу среди гонщиков только и разговоров было, что о месте на старте. Анзер сумел пробиться на второе и не скрывал удовлетворения: "Белль-Айл вознаграждает терпеливых. В этом году организаторы раздвинули бетонные стенки, несколько улучшив обзорность, но места для обгона по-прежнему нет. Поэтому главное, что вы должны делать — защищать собственную позицию. И чрезвычайно важны остановки для дозаправки. Во всяком случае среди лидеров все обгоны будут сделаны в боксах".

И опять казалось, что Ал — явный фаворит. Ведь именно он в прошлом сезоне зарекомендовал себя великим хитрецом, несколько этапов выиграв именно превосходной тактикой остановок. Кроме того, Робби Гордон, единственный пилот, сумевший опередить чемпиона в квалификации, в Детройте, словно магнит притягивал к себе несчастья.

Трижды — и в пятницу, и в субботу, и в воскресной утренней разминке он разбивал машину, вылетая с трассы. Механики "Уокер Моторспорт" все три дня трудились не покладая рук, восстанавливая разбитые подвески, заменяя облицовку и антикрылья. А после старта гонки сразу же обнаружилось, что "Рейнард" Гордона заметно уступает в скорости машинам





Трейси, Анзера и Майкла Андретти. На девятом круге Робби уступил лидерство, на десятом передал механикам, чтобы готовили другие покрышки, на 13-м откатился уже на пятое место и, наконец, на 15-м заехал в боксы.

И вновь, как и в Уэст-Аллисе, настал момент, когда казалось, что именно отсюда начнется восхождение пилотов Роджера Пенске к прошлогодним вершинам. Ибо Анзер лидировал, спокойно отбив атаки забияк Трейси и Андретти. А Эмерсон Фиттипальди с 17 места уже в начале гонки пробрался аж на пятое, решив пройти дистанцию всего с одной дозаправкой.

MILLER GENUINE DRAFT 200

7 этап	Уэст-Аллис, США	4 июня
1. П.Трейси	CDN	Lola T95/07 Cosworth 7 1:27.23,853
2. А.Анзер	USA	Renske PC24 Mercedes Benz 3 —0,846
3. М.Андретти	USA	Lola T95/07 Cosworth 4 —1 кр.
4. Т.Фаби	I	Reynard 951 Cosworth 1 —2 кр.
5. Р.Гордон	USA	Reynard 951 Cosworth 6 —3 кр.
6. Ж.Вильнев	CDN	Reynard 951 Cosworth 11 —3 кр.
7. К.Фиттипальди	BR	Reynard 951 Cosworth 13 —4 кр.
8. Ж. де Ферран	BR	Reynard 951 Mercedes Benz 18 —5 кр.
9. Дж.Вассер	USA	Reynard 951 Cosworth 14 —5 кр.
10. А.Фернандес	MEX	Lola T94/07 Mercedes Benz 9 —5 кр.
11. Р.Боззел	BR	Lola T95/07 Mercedes Benz 8 —6 кр.
12. С.Пруэтт	USA	Lola T95/07 Cosworth 12 —6 кр.
13. Б.Рейхол	USA	Lola T95/07 Mercedes Benz 16 —7 кр.
14. М.Гужельмин	BR	Reynard 951 Cosworth 10 —7 кр.
15. К.Гереро	MEX	Lola T94/07 Cosworth 20 —9 кр.
16. Э.Салазар	CHI	Lola T95/07 Cosworth 19 —9 кр.
17. Д.Салливан	USA	Reynard 951 Cosworth 21 —12 кр.
18. Б.Лазьер	USA	Lola T94/07 Cosworth 24 —12 кр.
19. Х.Мацусита	J	Reynard 941 Cosworth 22 —16 кр.
20. Л.Сент-Джеймс	USA	Lola T95/07 Cosworth 26 —16 кр.
21. С.Юханссон	S	Penske PC23 Mercedes Benz 15 —23 кр.
22. А.Дзампедри	I	Lola T94/07 Cosworth 25 —27 кр.

Сошли:	Место на	Причина:
круг:	старте:	
122 Э.Фиттипальди	BR	Penske PC24 Mercedes Benz 2 авария
42 Б.Херта	USA	Reynard 951 Cosworth 23 рул.упр.
35 А.Рибейру	BR	Reynard 951 Honda 5 подвеска
32 Э.Чивер	USA	Lola T95/07 Cosworth 17 рул.упр.

Длина круга: 1609 м. Кругов: 200. Дистанция: 321,8 км. "Полу-позишн": 22,16 (261,44 км/ч). Лидеры: Фаби — 1-27; Анзер — 28-65; Трейси — 66-75; Андретти — 76-79; Анзер — 80-125; Трейси — 126-142; Анзер — 143-179; Трейси — 180-200. "Пейс-кар": 1; 124—127.

Кто бы мог подумать, что в чемпионате "индикаров" Кристиан Фиттипальди будет выглядеть едва ли не убедительнее своего знаменитого дяди.

И опять, как на "Милуокской Миле", на пути красноречивых машин вырастали словно невидимые стены. Многочисленные аварии, после которых на трассу немедленно выезжали "пейс-кар", краны, грузовики, "пылесосы", мешали Анзеру оторваться от преследователей. Эмо после единственной прогулки в боксы застрял на десятом месте, не в силах обойти Вильнева. В довершение всего вновь нерасторопно действовали механики "Пенске", и "маленький Ал" уступил в пит-лейне сразу четверым соперникам. Более невезучим мог считать себя лишь Трейси, у которого был шанс выиграть второй этап подряд. Но на 43 круге во время дозаправки у "Лолы" канадца заглох мотор.

Череда всевозможных несчастий заставила многочисленных зрителей — 71646 человек, рекорд для Детройта — забыть о том, кому не везло с самого начала. Между тем, именно Гордон после неудачи Трейси возглавил гонку. И, воспользовавшись советом Анзера, до самого финиша был уже озабочен исключительно тем, чтобы не упустить свою позицию. Что было совсем не просто — за спиной 26-летнего американца вплотную друг к другу неслась кавалькада из семи машин.

Едва выбравшись из автомобиля после финиша, Робби оказался в объятиях своего хозяина, Деррика Уокера: "Отличная работа, парень! Молодец!" Но счастливый победитель предпочел перед телекамерами поблагодарить команду: "Эту гонку выиграли мои механики. Остановка в боксах оказалась просто выдающейся, а Деррик исключительно вовремя давал отличные советы. Вот как в наши дни выигрываются гонки "индикаров!"

Превосходно справились со своей работой бригады "конюшен" Чипа Ганасси и "ПакВест", позволив Джимми Вассеру и Скотту Пруэтту обойти гораздо более опытных пилотов заслуженных команд. И это еще раз показало, что соперники хорошо учли урок, преподанный "бандой Седого Роджера" год назад — секрет побед в автогонках в тщательнейшей подготовке, скрупулезном внимании к деталям.

Но, черт возьми, должно же когда-нибудь было сказаться безусловное преимущество в классе! Образцовая организация, железная дисциплина, вышколенные механики, опытные инженеры-конструкторы, собственный завод в английском Пуле, специально для "Пенске Рэйсинг", собирающий в год не больше десятка гоночных автомобилей, наконец, талант испытателей-доводчиков, которым в полной мере обладают пилоты команды, когда-то же должны были возобладавать над молодостью и задором конкурентов!

Случилось это в Портленде. Квалификационные заезды на автодроме почти миллионного города, расположенного на реке Колумбия, по которой проходит граница между штатами Орегон и Вашингтон на северо-западе США, впервые в своей инди-карьере выиграл Жак Вильнев. 24-летний канадец никак не мог нахвалиться "Рейнардом". Во время испытаний на автодроме в Мид-Огайо, проведенных "конюшней" Барри Грина неделей раньше, он показал великолепные результаты. Что давало Вильневу весомый повод для оптимизма перед второй половиной чемпионата. Ведь ее этапы проходят большей частью не на треках, а на специальных трассах и городских улицах.

Анзер был лишь третьим. Но едва стартер взмахнул зеленым флагом, все изменилось. "Маленький

ITT AUTOMOTIVE DETROIT GRAND PRIX

8 этап	Детройт, США	11 июня
1. Р.Гордон	USA	Reynard 951 Cosworth 1 1:56.11,607
2. Дж.Вассер	USA	Reynard 951 Cosworth 14 —0,345
3. С.Пруэтт	USA	Lola T95/06 Cosworth 5 —0,862
4. М.Андретти	USA	Lola T95/06 Cosworth 6 —1,121
5. А.Анзер	USA	Penske PC24 Mercedes Benz 2 —4,226
6. А.Фернандес	MEX	Lola T95/06 Mercedes Benz 7 —7,504
7. Т.Фаби	I	Reynard 951 Cosworth 3 —13,455
8. П.Трейси	CDN	Lola T95/06 Cosworth 4 —13,714
9. Ж.Вильнев	CDN	Reynard 951 Cosworth 9 —41,745
10. Э.Фиттипальди	BR	Penske PC24 Mercedes Benz 17 —42,521
11. С.Юханссон	S	Penske PC23 Mercedes Benz 12 —42,607
12. Д.Салливан	USA	Reynard 951 Cosworth 10 —2,11,617
13. М.Греко	BR	Lola T95/06 Mercedes Benz 21 —2,34,819
14. Х.Мацусита	J	Reynard 941 Cosworth 26 —2 кр.
15. М.Гужельмин	BR	Reynard 951 Cosworth 11 —5 кр.
16. Ж. де Ферран	BR	Reynard 951 Mercedes Benz 16 —4 кр.
17. К.Фиттипальди	BR	Reynard 951 Cosworth 13 —5 кр.

Сошли:	Место на	Причина:
круг:	старте:	
52 А.Рибейру	BR	Reynard 951 Honda 19 трансмиссия
49 П.Джонстон	USA	Reynard 951 Honda 27 авария
47 Э.Салазар	CHI	Lola T95/06 Cosworth 24 авария
36 К.Гереро	MEX	Lola T95/06 Cosworth 28 авария
35 К.Даннер	D	Reynard 941 Cosworth 23 авария
33 Э.Башелар	B	Lola T94/06 Cosworth 25 трансмиссия
16 Б.Рейхол	USA	Lola T95/06 Mercedes Benz 8 авария
13 Э.Чивер	USA	Lola T95/06 Cosworth 20 авария
13 А.Дзампедри	I	Lola T94/06 Cosworth 22 авария
1 Б.Херта	USA	Reynard 951 Cosworth 18 пожар
0 Р.Боззел	BR	Lola T95/06 MercedesBenz 15 мотор

Длина круга: 3379,5 м. Кругов: 77. Дистанция: 260,223 км. "Полу-позишн": 1.09,795 (166,269 км/ч). Лидеры: Гордон — 1-8; Анзер — 9-40; Трейси — 41-42; Гордон — 43-77. "Пейс-кар": 1—2; 15—17; 32—34; 36—43; 51—56.

Ал" уже в первом послестартовом повороте — он называется "Фестиваль" и еще сыграет в нашем рассказе заметную роль — по-хозяйски обошел Вассера. И буквально приклеился к бело-голубой машине Вильнева. Через два часа он скажет, что знал — "Рейнард" канадца был самым быстрым на трассе, и поэтому сам он, мол, всего лишь скромно отсиживался за спиной лидера, ожидая пит-стопа, чтобы именно в боксах опередить соперника. "Ведь здесь мои ребята — чемпионы", — улыбался Анзер. Однако, думается, двукратный чемпион все же лукавил. Ибо буквально ни на секунду не оставлял Жака в покое. Правда, осторожность Анзера никогда не покидает, и в рискованные атаки он не лез. Но постоянным давлением, постоянным присутствием за спиной лидера, даже имитацией атак временами он заставлял-таки ошибиться менее опытного оппонента.

В начале 25 круга Вильнев почему-то предпочел зайти в "Фестиваль" не снаружи, как делал это постоянно, а внутри. Но скорость оказалась слишком высокой, пришлось резко тормозить, колеса заблокировались, и Анзер получил возможность беспрепятственно выйти вперед. И с этой минуты со-



мнений в его победе уже не возникало.

Красно-белый автомобиль в столь свойственном Анзеру стиле — спокойно и уверенно — уходил вперед. Но был он на трассе едва ли не единственной постоянной величиной. А вот за спиной лидера события менялись с калейдоскопической быстротой. Вильнев, Трейси, Вассер, Андретти, Кристиан Фиттипальди, Жиль де Ферран, Маурицио Гужельмин, Бобби Рейхол то появлялись в первой тройке, то исчезали. В “Фестивале” творилось что-то невероятное. Те из 81 тысячи зрителей (опять же рекордное для местной трассы число), кто приобрел билеты именно в этом повороте, остались довольны — едва ли не на каждом круге здесь происходили опаснейшие или на редкость красивые — в зависимости от мастерства и темперамента участвующих в них пилотов — обгоны.

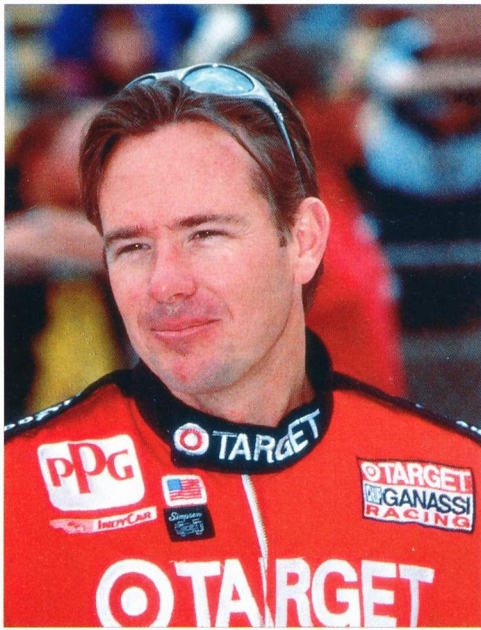
Андретти-младший, бывший пайнкой на протяжении первой четверти гонки, будто вспомнил о своем амплуа горячего рубаки и принялся буквально расшвыривать соперников. Первым от него пострадал Брайан Херта, последним — Стефан Юханссон, за несколько десятков метров до финиша...

Однако самое невероятное событие девятого этапа никто из зрителей так и не увидел. Через три часа, когда лучи заходящего солнца уже окрасили величественную снеговую шапку вулкана Худ, возвышающегося в ста километрах к востоку от Портленда, в розовые и красные тона, стало известно решение судей о дисквалификации “Пенске” под номером 1. Оказалось, что дорожный просвет автомобиля составлял менее двух дюймов (50,8 мм). Причем заставил судей задуматься белый дымок, с самого начала гонки то и дело выходящий из-под “Пенске”. Дело в том, что днище “индикара” представляет собой составной (из трех частей) лист прессованной фанеры толщиной 6,35 мм. При уменьшенном клиренсе, задевая за неровности полотна на огромной скорости, фанера как раз и должна слегка дымиться. В довершение же всего на 90 круге от “Пенске” отвалился один из кусков днища, улетев куда-то в траву. Судьи долго искали его, но не нашли. И решили заглянуть под машину Анзера.

Около часа спорили сам Роджер и менеджер “Пенске” Чак Спрейг с вице-президентом CART Кирком Расселом, однако, чиновник оказался неумолим и отверг протест команды. “Правила есть правила, — сказал он. — Ни в одном месте нам так и не удалось даже просунуть шаблон под днище автомобиля”.

К чести Джимми Вассера, в своем 48 старте в гонках “индикаров” столь неожиданно одержавшего первую победу, он не очень обрадовался. “Я не слишком доволен таким в кавычках “триумфом”. Хочу победить на гоночной трассе в честной борьбе, — сказал 29-летний калифорниец. — И еще мне очень жаль Ала. Он весь день ездил превосходно и был лучшим на трассе”.

Так что же это было — “банда Седого Роджера” сознательно пошла на нарушение, понадеявшись на забывчивость судей? Или, что кажется наиболее ве-



Джимми Вассер.

роятным, в горячке погони за ушедшими вперед соперниками, в стремлении вернуть пошатнувшийся авторитет, о правиле, введенном в конце 70-х, просто забыли? Так или иначе, дела у чемпионской “конюшни” в нынешнем сезоне идут действительно через пень колоду. И с каждым этапом это становится все заметнее. ▀

BUDWEISER/G.I. JOE'S 200

9 этап	Портленд, США			25 июня
1. Дж.Вассер	USA	Reynard 951 Cosworth	2	1:55.17.971
2. Б.Рейхол	USA	Lola T95/06 Mercedes Benz	9	—1.257
3. М.Андретти	USA	Lola T95/06 Cosworth	10	—кр.
4. Р.Боззел	BR	Lola T95/06 MercedesBenz	11	—кр.
5. С.Юханссон	S	Penske PC23 Mercedes Benz	12	—1 кр.
6. М.Гужельмин	BR	Reynard 951 Cosworth	4	—1 кр.
7. Р.Гордон	USA	Reynard 951 Cosworth	16	—1 кр.
8. А.Фернандес	MEX	Lola T95/06 Mercedes Benz	14	—1 кр.
9. Ж. де Ферран	BR	Reynard 951 Mercedes Benz	6	—2 кр.
10. М.Греко	BR	Lola T95/06 Mercedes Benz	22	—2 кр.
11. К.Фиттипальди	BR	Reynard 951 Cosworth	5	—2 кр.
12. С.Прутц	USA	Lola T95/06 Cosworth	17	—3 кр.
13. А.Рибейру	BR	Reynard 951 Honda	20	—3 кр.
14. Э.Салазар	CHI	Lola T95/06 Cosworth	23	—3 кр.
15. А.Дзампедри	I	Lola T94/06 Cosworth	25	—5 кр.
16. Х.Маусикта	J	Reynard 951 Cosworth	24	—6 кр.
17. П.Трейси	CDN	Lola T95/06 Cosworth	7	—7 кр.
18. Э.Башелар	B	Lola T94/06 Cosworth	26	—7 кр.

Сошли:			Место на	Причина:
круг:			старте:	
70 Ж.Вильнев	CDN	Reynard 951 Cosworth	1	подвеска
69 Э.Фиттипальди	BR	Penske PC24 Mercedes Benz	15	мотор
63 Д.Салливан	USA	Reynard 951 Cosworth	18	пожар
62 Т.Фаби	I	Reynard 951 Cosworth	13	авария
62 К.Гереро	MEX	Lola T95/06 Cosworth	21	авария
60 Э.Чивер	USA	Lola T95/06 Cosworth	19	мотор
49 Б.Херта	USA	Reynard 951 Cosworth	8	авария
— А.Анзер	USA	Penske PC24 Mercedes Benz	3	дисквал.

Длина круга: 3138 м. Кругов: 102. Дистанция: 319,076 км. “Поул-позишн”: 59.687 (189,241 км/ч). Лидеры: Вильнев — 1-50; Трейси — 51-95; Вассер — 96-102. “Пейс-кар”: 50—52; 63—68.

Личный зачет: 1—2. Вильнев, Гордон — по 81 очку; 3. Андретти — 69; 4. Рейхол — 68; 5. Прутт — 67; 6. Анзер — 61; 7. Трейси — 57; 8. Гужельмин — 55; 9. Фаби — 50; 10. Вассер — 45; 11—12. Э. Фиттипальди, Р. Боззел — по 38; 13. К. Фиттипальди — 37; 14. Юханссон — 34; 15. Чивер — 28. Заводской: 1. Cosworth — 172; 2. Mercedes Benz — 140; 3. Menard — 6; 4. Honda — 3. За-чет марок: 1. Reynard — 154; 2. Lola — 140; 3. Penske — 98. Кубок наций — 1. США — 152; 2. Канада — 113; 3. Бразилия — 109; 4. Италия — 49; 5. Шве-ция — 34; 6. Мексика — 25; 7. Чили — 16; 8—10. Германия, Бельгия, Нидер-ланды — по 6; 11. Япония — 5; 12. Колумбия — 1.

Борьба Пола Трейси и Ала Анзера в Милуоки.



И Н Д И К А Р

● В Уэст-Аллисе Тео Фаби в деся-
тый раз выиграл квалификацион-
ные заезды. Причем добился он
этого впервые за последние пять
лет.

● 47676 зрителей посетили седь-
мой этап CART — рекордное ко-
личество для “Милуокской Ми-
ли”.

● Победив в Детройте с первой
стартовой позиции, Робби Гордон
получил 105 тысяч долларов. Та-
кой “джек-пот” накопился с пер-
вого этапа “Всемирной серии”,
ибо в нынешнем сезоне облада-
телю “поул-позишн” еще не уда-
валось первым пересечь финиш-
ную черту.

● В Детройте Гордон в четвертый
раз первенствовал в квалифика-
ции (причем трижды — на город-
ских трассах) и одержал вторую
в жизни победу.

● Пилоты “Ньюман-Хаас” в Дет-
ройте квалифицировались на
шинах из мягкой смеси. Однако
на старт гонки вышли на более
жестких. В воскресенье утром
на полигоне “Форда” в Дирбор-
не их специально “прикатывал”
для этой цели... Марио Андретти
за рулем запасной машины ко-
манды.

● Множество аварий произошло
в Детройте. От неосмотрительно-
сти Дзампедри, Гужельмина, Ге-
реро, Салазара пострадали соот-
ветственно Чивер, Рейхол, Дан-
нер и Джонстон.

● Во время дозаправки в Порт-
ленде из-за невнимательности
механика загорелся автомобиль
Дэни Салливэна. К счастью,
только один из заправщиков от-
делался небольшими ожогами
ног. Гонщик и остальные участни-
ки инцидента не пострадали.

● Путь к первой победе Джимми
Вассеру открыла не только дис-
квалификация Анзера. Но еще и
неожиданный вылет с трассы за
18 кругов до финиша Кристиана
Фиттипальди, поломка трансмис-
сии “Лолы” Трейси, проколота
за 8 кругов до конца задняя ши-
на автомобиля Андретти.

● В последний раз в гонках “ин-
дикаров” победителя дисквали-
фицировали 11 лет назад.



А. МЕЛЬНИК
Фото А. ГУРЕВИЧА

“Любовь — кольцо”, — утверждала популярная в шестидесятые годы песенка, а дальше было про то, что “у кольца начала нет и нет конца”. Ах, как было бы заманчиво писать в этом духе о “кольце” автомобильном. Увы, у кольцевых автогонок — во всяком случае в нашей стране — судьба никогда не была столь радужной.

Их и признали-то официально в Советском Союзе только в пятидесятых, когда история этого вида автоспорта насчитывала уже более полувека. Да и потом, особенно по сравнению с кроссом или ралли, “кольцо” пользовалось не слишком большим вниманием. Не будем сейчас рассуждать о причинах —

на эту тему можно было бы написать не одну статью. Важнее другое — после кончины государственной заботы о “военно-технических” видах спорта, автомобильные кольцевые гонки в России зачахли первыми.

Удивляться тут нечему. Трасс у нас не осталось, ведь по странной прихоти судьбы автодромы в СССР строили лишь в братских окраинах — Риге, Киеве, Минске, Рустави. Техника же для кольцевых гонок стоит значительно дороже кроссовой или раллийной. Нет машин — значит нет пилотов. Нет пилотов — значит не будет соревнований. Если не на что смотреть, значит не появятся зрители. А где отсутствуют зрители, там нет и не может

быть ни рекламы, ни спонсоров. В отсутствие спонсоров невозможно построить или купить автомобиль. И заколдованный этот круг, кажется, невозможно разорвать.

Вот почему так радостно было на душе, когда в середине мая я оказался у подножья университета на Воробьевых горах. В Москве — кольцевые автогонки. “Черт возьми, откуда что берется?!” — была первая мысль. Автомобили — пожалуйста! Такого разнообразия марок и моделей не видано было в отечественном чемпионате с начала шестидесятых. От коротышки “Оки” до подготовленного самим “Продрайвом” красавца “Субару”. “Пежо”, “Фольксваген”, “Мицубиси”, “Сузуки” — не говоря уже, разумеется, о “восьмерках”, “москвичах” и “волгах”.

О том, что не перевелись еще на Руси “кольцевики”, свидетельствовал и список участников. Наряду с маститами — Виктором Козанковым, Борисом Масловым, Александром Потаповым, Эдгардом Линдгреном, Александром Потехиным, Александром Беловым — здесь были фамилии, которые ничего пока не говорили не только зрителям, но и большинству специалистов.

Но главное — были эти самые зрители! Конечно, поменьше, чем собиралось в конце пятидесятых — начале шестидесятых в Лужниках, когда гонки проводились вокруг Большой спортивной арены. Но уж побольше, чем сегодня приходят посмотреть на футбол в тех же Лужниках.

И естественно, тут как тут оказались

На трассе — Виктор Козанков.



спонсоры. Главным “опекуном” Кубка “Аспас” стал концерн “Шелл”, помочь ему вызвался еще один гигант — “Ротманс”.

И само зрелище не разочаровало. Лишь заезд “формул” проходил строго по ожидавшемуся сценарию — Козанков с самого начала уверенно диктовал темп гонки, ни разу не позволив Потехину даже помыслить об атаке. В группе “Супертуризма” главный фаворит — Потапов (его “Субару” в квалификации опередил ближайшего соперника на три с половиной секунды) — пощекотал нервы зрителям, когда примерно на середине дистанции, выигрывая у Белова почти полкруга, вдруг заехал в боксы. Простояв там больше минуты, бело-зеленый “Легаси” вырвался на трассу вторым, но быстро расправившись с тольяттинцем, вскоре вновь красовался во главе гонки. А в заезде легковых машин группы “Туризм” и вовсе произошла сенсация — гонщик ВАЗа обошел москвич Андрей Рыжов.

И все же ни перипетии спортивной борьбы, ни обилие участников — всего в трех классах было заявлено 65 автомобилей — и даже не наличие солидных спонсоров и тысяч зрителей больше всего обрадовало организаторов. “Главное, — сказал президент фирмы “Аспас” и председатель комитета кольцевых гонок Российской автофедерации Игорь Ермилин, — удалось сдвинуть дело с мертвой точки. Ведь Кубок “Аспас” — только первый камень в фундамент нового отечественного кольцевого автоспорта”.

А здание это видится его строителям — самому Ермилину и его коллегам по комитету скоростных видов спорта РАФ — довольно внушительным. Согласно новому регламенту чемпионата России участвовать в нем будут две группы легковых автомобилей и два разных вида “формул”.

Причем, в отличие от прошлых лет, когда отечественные классы и группы зачастую не имели ничего общего с международными, обрекая пилотов на изоляцию от их зарубежных коллег, теперь все требования будут заимствованными. “Младший” класс “Туризм” перекочевал в Россию из итальянского чемпионата. Тамошний “Туризм-А4” означает рабочий объем двигателя до 1600 см³. Именно в этой категории Борис Маслов и Сергей Гурьянов столь успешно выступали на Апеннинском полуострове два года назад. Здесь предусмотрен весовой гандикап, в зависимости от рабочего объема мотора и типа примененной системы впуска. Класс этот задумывается как трамплин для молодых пилотов и помимо всего прочего позволит нашим спортсменам стартовать, скажем, в Италии.

Для тех, кто уже вошел во вкус и может себе позволить тратить деньги на порядок большие, предусмотрен класс “Супертуризм”. На Кубке “Аспас” в этой категории состязались практически все машины, не “вписавшиеся” в “Туризм”. Но с 1997 года здесь будут действовать европейские требования для машин класса 2. Именно такие автомобили стартуют в чемпионатах Британии, Франции, Италии и многих других стран не только в Европе, но и в Америке, Африке, Австралии, Азии.

Перспектива такого класса очевидна —

богатые команды, как, например, поступил “Петрофф-банк”, смогут покупать настоящие гоночные автомобили заводской подготовки и при желании стартовать с ними не только в России. Есть, правда, и минусы. Во-первых, не у дел остаются пилоты “волг”. Их двухсплоинойлитровые моторы не вписываются ни в какие требования. А во-вторых, класс “Супертуризм” обещает стать баснословно дорогим, стартовать в нем будет по силам лишь серьезным гоночным “конюшням”, все бедняки будут безжалостно выброшены за борт.

Но еще вопрос — плохо ли это. Свои спортивные возможности “волги” показали на Воробьевых горах. Их черная вереница, сильно смахивавшая на кортеж какого-нибудь секретаря обкома из времен не столь далеких, степенно отмеряла круги под издевательские шутки зрителей. Чудовищный же “прототип” (пишу в кавычках, потому что назвать этим благородным словом того уродца, что вышел из экспериментального цеха Горьковского завода, просто язык не поворачивается) ГАЗ-3105 хоть и был чуть резвее, но тем не менее “Фольксваген-Гольф” более чем десятилетнего возраста объехать все же не мог. Да и вообще на ГАЗе, думается, будущее свое связывают скорее с легкими грузовиками, нежели с “автомобилями для руководителей среднего звена”. Автобазы и таксопарки тоже уходят в прошлое.

Что же касается дороговизны автоспорта, то пора забыть о его “массовости” и “доступности”. И признавшись себе в том, что и раньше такие понятия были скорее мифом, уяснить: кольцевые автогонки — спорт богатых людей. Даже очень богатых, таких, кто может себе позволить тратить сотни тысяч долларов в год с нулевым зачастую результатом.

Впрочем, “опора на собственные силы” все равно не поможет. Скажем, “Эстония-25” без двигателя, шин и без налога стоит сейчас у себя на родине 11 тысяч долларов. А подержанный “Рейнард” формулы 3 с двигателем и комплектом резины в Англии или Германии можно купить за 20 — 25 тысяч. Именно это обстоятельство подвигло РАФ к тому, чтобы объявить вершиной “автокольца” в России именно формулу 3.

“Не нужно думать, что наши гонщики — сплошь нищета, — считает Ермилин. — Мы



Неувядаемый Эдгард Линдгрен вновь был лучшим среди тех, кто выступал на “формулах 1300”.

этим их только обижаем. Я, например, уверен, что в будущем году на старт чемпионата России выйдут пять-шесть машин формулы 3”. Что ж, оптимистам всегда хочется верить. Тем более, когда видишь уже какой-то — безусловно положительный — результат. В этом сезоне должен состояться трехэтапный чемпионат страны. В следующем году только на Воробьевых горах запланировано четыре гонки. В ближайшем будущем должен решиться вопрос о “младшей” формуле — будет ли это формула “Форд” или “Рено”, или “Опель”. Словом, заколдованный круг, в который попал русский кольцевой автоспорт, как-будто удалось разорвать. Но заработает ли стройная система, придуманная комитетом РАФа? Окончательного ответа на этот вопрос нам придется подождать еще года два — не меньше. ▀

Результаты соревнований смотрите в разделе “Статистика”.

“Субару” Александра Потапова.



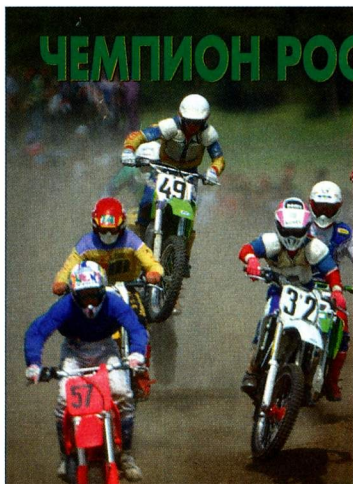


Фото В. КИЗЬЕВА

Спринтерским оказался в нынешнем сезоне чемпионат России по мотокроссу среди профессиональных команд высшей лиги, в котором приняли участие десять команд. На

ЧЕМПИОН РОССИИ ИЗ ЭСТОНИИ

все пять этапов отведен лишь месяц. В остальное время до поздней осени гонщики будут участвовать в открытых коммерческих соревнованиях, самыми значительными из которых, судя по всему, станут ижевские (в начале сентября), где в качестве призов победители получают автомобили, мотоциклы, значительные денежные суммы.

Первые три этапа, состоявшиеся на Урале — в Магнитогорске, Челябинске и Копейске, практически определили победителя в командном зачете — это прошлогодний чемпион России специализированная детско-юношеская спортивно-техническая школа из Челябинска. В отсутствие «Кировца» (Санкт-Петербург), зани-

мавшего трон в нашем профессиональном кроссе три года, а также команд Коврова и Шуи, которые ныне отказались от участия в первенстве, у СДЮСШ соперников нет. За исключением, пожалуй, магнитогорского «Металлурга», укомплектованного очень сильно. Но перед последними двумя этапами отрыв челябинцев столь значительный, что в конечном успехе сомневаться не приходится.

Вторая примета чемпионата — острое соперничество мужчин в классе машин 250 см³. Здесь начал проигрывать несгибаемый Андрей Ледовской — лидер российского мотокросса в течение, по крайней мере, десяти последних лет. Он одержал победу лишь в Копейске, а на двух предыдущих этапах уступил Сергею Евдокимову из Магнитогорска. Здесь борьба за «золото» впереди.

Но наибольший интерес вызывают

выступления юношей 12–15 лет на 80-кубовых машинах — надежды и будущего нашего кросса. В этой возрастной группе появилось новое имя — Дмитрий Виноградов («Металлург»). Он уверенно победил во всех шести заездах трех этапов, и высшая ступенька пьедестала почета ему обеспечена. Тренеры сборной команды решили срочно направить Диму на чемпионат Европы среди юниоров, где, как сообщается в этом номере АМС, наши ребята начали выступления крайне неудачно. Увы. Подросток оказался хотя по национальности русским, но живет в эстонском городе Нарва. Так что выдача международной лицензии Д. Виноградову зависит от соглашения двух мотоциклетных федераций — России и Эстонии. (Результаты трех этапов чемпионата опубликованы в разделе «Статистика» этого номера).

«СУМЕРУ» ПОДДЕРЖИВАЕТ ПРЕЗИДЕНТ

Нет в нашем мотоболе другого клуба, который так часто менял бы свое название. Будучи «Кометой» (Элиста) он стал первым чемпионом СССР в 1965 году. Потом его переименовали в «Автомобилист», и он царствовал в этом виде спорта целое десятилетие. Шесть игроков из его состава первыми в стране получили звания заслуженных мастеров спорта СССР по мотоболу. А затем клуб пришел в упадок на целых 25 лет: ветераны ушли, а достойной смены им не оказалось.

Теперь клуб называется «Сумеру» и, судя по все-

му, вновь превратился в самый преуспевающий. В его составе более двадцати игроков при общей норме вдвое меньше. Многие из них приехали в Элисту из разных регионов России, прослышав о том, что всяческую поддержку мотобольной команде оказывает не кто иной, как президент этой степной республики Кирсан Илюмжинов. Зрители вновь пошли на трибуны, а «Сумеру» благодарит их содержательной игрой. На старте чемпионата России она одержала дома две победы: над «Волгой» (Волгоград) — 9:1 и «Колосом» (Ипатово) — 3:0.

Однако лидерство в первенстве, проведя на матч больше, захватил «Металлург» (Видное). Прошлогодний чемпион тоже на своем поле выиграл у «Победы» (станция Вышестеблинская Краснодарского края) — 12:1, у серебряного призера минувшего сезона «Кировца» (станция Красноармейская Краснодарского края) — 3:2 и «Локомотива» (Тихорецк) — 4:3. Результаты остальных матчей: «Ковровец» (Ковров) — «Победа» — 5:2; «Ковровец» — «Кировец» — 1:1; «Ковровец» — «Локомотив» — 2:1; «Колос» — «Волга» — 11:3; «Домостроитель» (Набережные Челны) — «Победа» — 4:0; «Домостроитель» — «Кировец» — 1:8.

Третий этап чемпионата России по кроссу на полноприводных автомобилях принес неожиданность. Победу праздновал малоизвестный гонщик из Рязанской области Александр Жевакин, всего год назад пересевший за руль УАЗа. Признанным мастерам оставалось только сетовать. Кому на резину, как москвичу Петру Дрофичеву,

кому на неподобранную коробку передач, как прошлогоднему чемпиону Бенъямину Джепаеву, кому на свою ошибку на последнем круге, как Александру Малькову. Но собственно говоря, ничего страшного не произошло, впереди у кроссменов на УАЗах еще три этапа и поправить турнирное положение может каждый.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО АВТОКРОССУ

III этап, Красный, 11 июня. УАЗ-469: 1. А. Жевакин (Кораблино) — 20 очков; 2. А. Мальков — 15; 3. Б. Джепаев — 12; 4. В. Дунаев — 10; 5. В. Данилин (все — Ульяновск) — 8; 6. В. Худяков (Санкт-Петербург) — 6. Положение после трех этапов: 1. Джепаев — 42 очка; 2. Дунаев — 42; 3. П. Дрофичев (Москва) — 32; 4. Жевакин — 20; 5. Мальков — 19; 6. Данилин — 18.

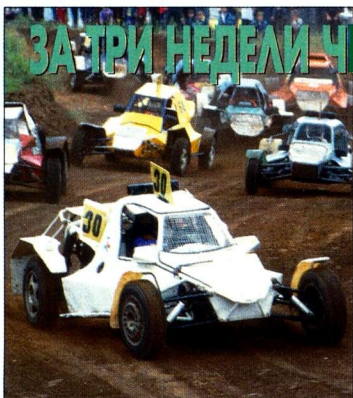


Фото В. КИЗЬЕВА

ЗА ТРИ НЕДЕЛИ ЧЕМПИОНОМ НЕ СТАТЬ

После побед на двух первых этапах чемпионата России по кроссу на СКА багги с двигателями водяного охлаждения до 1300 см³ Валентин Скиба получал реальную возможность уже в поселке Красный стать не только первым летним чемпионом России, но и самым, если так можно сказать, «быстрым» — всего за три недели. Увы, подготовка автомобиля тольяттинца не подходила под корот-



Фото А. ГУРЕВИЧА

НА ЧТО ЖАЛУЕТЕСЬ?

кую красненскую трассу, тем более значительно размягченную усилиями гонщиков, боровшихся за традиционные призы кросса «Памяти Героев войны 1812 года». Порадуемся побе-

де москвича Сергея Блинова, завертывшего интригу чемпионата перед двумя заключительными этапами, один из которых — в августе, а другой — аж в конце сентября.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО АВТОКРОССУ

II этап, Тольятти, 4 июня. Дивизион 3/5: 1. В. Скиба (Тольятти) — 20 очков; 2. С. Блинов (Москва) — 15; 3. Б. Цеханович (Балаково) — 12; 4. В. Захаров (Новокузнецк) — 10; 5. В. Григорьев (Ноябрьск) — 8; 6. А. Чашин (Наб. Челны) — 6. III этап, Красный, 11 июня: 1. Блинов — 20; 2. В. Николаев (Наб. Челны) — 15; 3. Ф. Дивин (Москва) — 12; 4. Григорьев — 10; 5. В. Куныгин (Балаково) — 8; 6. Скиба — 6. Положение после трех этапов: 1. Скиба — 46; 2. Блинов — 35; 3. Николев — 30; 4. Цеханович — 26; 5. Григорьев — 19; 6. Д. Попов (Полевской) — 13.

ПОМОГЛА НЕБЕСНАЯ КАНЦЕЛЯРИЯ

Когда в субботу я добрался до новой кроссовой трассы, что на берегу Жигулевского моря, единственное что смог увидеть — тучи пыли. Ее клубы, поднятые одной машиной, не успевали рассеиваться ни до проезда второй, ни третьей. Стоявшие в закрытом парке технички все до единой были покрыты ровным сантиметровым слоем той же пыли. Короче, разглядеть что-либо было невозможно. Похоже, и в небесной канцелярии это зрелище не понравилось. В воскресенье, когда прошли финальные старты второго этапа легковых полноприводных автомобилей, с раннего утра небеса разверзлись и зарядил дождь, решивший не только проблемы с поливкой трассы, но и умывший все автомобили. Дождь не отпугнул многочисленных тольяттинцев, решивших провести День города на естественных трибунах вокруг трассы. Несомненно главной интригой, привлекавшей их, был спор двух автозаводцев, с успехом отстаивающих честь марки ВАЗ на европейском кроссовом чемпионате в дивизионе 2 — Бориса Котелло и Валерия Джежелы. Ну когда они еще смогли бы воочию понаблюдать за своими коллегами по заводу в «боевых», так сказать, условиях.

Формально дивизион 2 предусмотрен для легковых полноприводных машин с двигателями до 3,5 литров. На самом же деле ни на одной «восьмерке»

не было даже двухлитровых двигателей. За счет чего же, резонный вопрос, Борис Котелло стал бронзовым призером европейского первенства прошлого года в этом дивизионе. Минимально допустимый вес автомобиля здесь 820 килограммов. Именно этого предела Борис Котелло с механиками добился за счет облегчения автомобиля.

Однако погода едва не сыграла с ним злую шутку. На старте первого заезда стекла машины начали запотевать изнутри, и если бы не «дружеская» помощь Виктора Горшкова в одном из виражей выбившего левое боковое стекло, неизвестно добрался бы Борис до финиша. Благодаря такой «поддержке» и свежему воздуху, ворвавшемуся в салон, Котелло смог достать ушедшего вперед лидера заезда Валерия Джежелу, а затем и обойти его. Второй заезд не стал столь увлекательным. Уже в первом после старта вираже автомобиль Валерия Джежелы встал на крышу и вернулся на колеса после «силового приема» армейца Динара Ханжарова. О продолжении спора за победу для Валерия речи



Фото В.КНЯЗЕВА

не было. В его отсутствие седовласого Бориса занимала только техническая проблема.

Еще до старта он опасался за надежность коробки передач, конкретно за шестерню третьей передачи, из-за которой и потерпел поражение на первом этапе. Что ж, слава Богу, все обошлось — коробка сдюжила. Жаль только не набралось на старте десяти машин, из-за чего и заездов в финале было два, из-за чего и Борис получил вдвое меньше положенных очков. Между тем эти, недополученные очки, могут сыграть решающую роль в распределении итоговых мест чемпионата.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО АВТОКРОССУ

II этап, Тольятти, 4 июня. Дивизион 2: 1. Б.Котелло — 10 очков; 2. В.Горшков (оба — Тольятти) — 7,5; 3. Д.Ханджаров (Самара) — 6; 4. А.Микрюков (Пермь) — 5; 5. А.Миронов (Москва) — 4; 6. А.Демьянов (Пенза) — 3. Положение после двух этапов: 1. Миронов — 24; 2. Горшков — 19,5; 3. В.Джежела (Тольятти) — 17; 4. Котелло — 16; 5. О.Кахишвили — 10; 6. Е.Мокринский (оба — Тольятти) — 8.



Фото В.КНЯЗЕВА

Прошедший в Тольятти второй этап чемпионата России по кроссу на легковых автомобилях с двигателями до 1600 см³ был очень похож

на репетицию традиционного ВАЗовского кросса «Серебряная ладья». И даже не тем, что проходил он в том же классе, а тем, что в фи-

РЕПЕТИЦИЯ «СЕРЕБРЯНОЙ ЛАДЬИ»

нале на старт вышло шесть гонщиков ВАЗа, пятеро из которых и заняли первые пять мест.

Ну а главным действующим лицом финала, несомненно, был Владимир Колесов, в недавнем прошлом механик чемпиона России

Юрия Назарова. Светловолосый Владимир играючи оторвался со старта от своих коллег-автозаводцев, предоставив им возможность разбираться между собой за второе и последующие места.

К слову, заключительный этап чемпионата России, запланированный в Тольятти на 8 октября, перенесен теперь на 24 сентября и совмещен с кроссом «Серебряная ладья».

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО АВТОКРОССУ

II этап, Тольятти, 4 июня. Дивизион 1/1: 1. В.Колесов — 20 очков; 2. В.Дудин — 15; 3. Е.Мокринский — 12; 4. И.Черноиванов — 10; 5. О.Лапшин (все — Тольятти) — 8; 6. И.Смирнов (Дмитров) — 6. Положение после двух этапов: 1. Дудин — 30; 2. Колесов — 26; 3. Мокринский — 22; 4. О.Кахишвили (Тольятти) — 20; 5. Черноиванов — 12; 6. Ю.Выхрестюк (Воронеж) — 12.

«БЕЛЫЕ НОЧИ» ПОТАПОВА



Итоговый протокол ралли «Белые ночи» — шестого этапа российского чемпионата отчасти напоминает протокол мирового первенства. Взгляните на три первые строчки — «Субару», «Мицубиси», «Тойота». Именно эти автомобили ведут борьбу за победу в чемпионате всего света. Отрадно, что и у нас в России между ними идет сражение за чемпионское звание. В Приозерске и на дорогах Карелии с наилучшей стороны проявил себя Александр Потапов, впервые опробовавший свою новехонькую «Субару-Легаси» на раллийной трассе. До этого, месяцем раньше, он продемонстрировал автомобиль, подготовленный по группе А на британском заводе «Продрайв», в кольцевой гонке на Воробьевых горах. Как и в Москве он лидировал от старта до финиша.

Его победа в «Белых ночах» еще больше закрутила сюжет российского чемпионата. Перед оставшимися четырьмя этапами первенства, кстати,

только один из них — ралли «Гуково» имеет наивысший коэффициент 2, лидирующую позицию занимает Семен Барулин на «Мицубиси», и вряд ли он без борьбы отдаст пальму первенства гонщикам на «Тойоте» и «Субару».

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

VI этап. Ралли «Белые ночи», Приозерск, 17—18 июня. Абсолютный зачет: 1. А.Потапов—С.Лотко («Субару-Легаси») — 1:16.20; 2. С.Барулин—А.Попов («Мицубиси-Галант») — отставание на 3.42; 3. М.Нарышкин—А. Дубравицкий (все — Москва, «Тойота-Селика») — 5.19; 4. В.Балакан—С.Лукьянова (Санкт-Петербург) — 5.34; 5. А.Лядухин—В.Родионов (Москва, оба — «Лянча-Дельта-НФ-Интеграле») — 7.54; 6. В.Черевань—Ю.Михайлов (Москва, ВАЗ-21083) — 8.22. Положение после шести этапов. Абсолютный зачет: 1. Барулин — 70 очков; 2. Г.Денисов (Москва, ВАЗ-21083) — 52; 3. Нарышкин — 48; 4. Т.Воробьев (Ярославль, ВАЗ-21083) — 46; 5—7. С.Потапов (Москва), А.Артемченко (Тольятти, оба — ВАЗ-21083), Потапов — по 40.

СПОТКНУЛИСЬ НА НИЖНЕЙ СТУПЕНЬКЕ

Б. ЛОГИНОВ
Фото **В. КНЯЗЕВА,**
В. КРЮЧКОВА,
А. ЛАБИНЦЕВОЙ

Как все-таки быстро забываются бывшие заслуги. А в спорте тем более. Кажется, совсем недавно сборная СССР, составленная в основном из россиян, пять раз завоевывала серебряные медали на командных чемпионатах мира по спидвею и трижды — бронзовые. По этому показателю впереди только гонщики Великобритании, Швеции, Дании, США и Польши.

Но вот обнародован трековой комиссией ФИМ календарь нынешнего командного первенства, который является по существу своеобразным рейтингом стран в мировом спидвее. И Россия уже в самом хвосте таблицы о рангах вместе с Латвией, Болгарией, Францией, Словакией, Украиной и Хорватией, вообще не имеющих наград в таких чемпионатах.

Казалось, мы поправим пошатнувшийся авторитет в Тольятти, где открывался чемпионат в группе С. Задача в этом плане для россиян упрощалась. Не прибыли команды Болгарии и Словакии, от которых можно было ожидать упорного сопротивления. Во-вторых, мы начинали борьбу в родных стенах и составом, целиком сформированном из местной команды "Мега-Лада", бывшей "Жигули", чемпиона России 1994 года. Да и проблемой с выбором гонщиков у наших тренеров не было. Конечно же, это победитель первенства страны в личном зачете минувшего сезона Олег Кургушкин и серебряный призер Сергей Ерошин. На подмогу им был придан также тольяттинец, талантливый юниор 18-летний Роман Поважный.

Кстати, в отличие от других российских гонщиков, Кургушкин и Ерошин зимой трудились в поте лица: два месяца они выступали на треках Австралии по приглашению шестикратного чемпиона мира в личном зачете новозеландца Ивана Маугера. Олег наделал много шума на Зеленом континенте — он не раз объезжал одного из сильнейших гонщиков мира поляка Томаша Голлоба, других асов спидвея, установил два рекорда треков. Можно было надеяться, что оба сохранили хорошую спортивную форму и особых проблем на так хорошо им знакомом стадионе "Строитель" испытывать не будут.

В этом убеждало и первое знакомство с соперниками. Французы, как оказалось, вообще слабо знают спидвей. Страна, которая вот уже много лет проводит у себя наибольшее количество международных соревнований по мотоспорту, до недавнего времени вообще не знала гонок по гравейной дорожке. Лишь группа энтузиастов совсем недавно стала пробовать свои силы на длинных и травяных треках. Так что французам было заранее уготовано последнее место на соревнованиях в Тольятти. Хорваты явно посильнее. Навыки в спидвее они приобрели, еще находясь в составе единой Югославии. Но с тех пор много воды утекло. И теперь у них гораздо больше других серьезных проблем, чем развитие этого вида спорта.

Оставались команды Украины и Латвии. У первых в стране выжили лишь три клуба — во Львове, Ровно и Червонограде. По этой причине внутренний календарь урезан до предела: проводятся лишь два чемпионата — личный и среди пар. И здесь преимущество, хотя и небольшое, на стороне россиян: у нас сохранилось пять команд — выбор гонщиков шире да и соревнований побольше. Правда, сборная Украины привезла Игоря Марко. Напомню, что именно Марко считался в свое время самым талантливым гонщиком Советского Союза. Он единственный из советских спидвеистов, кому удалось выиграть в 1986 году титул чемпиона Европы среди юниоров. Тогда от приглашений выступать ему в зарубежных клубах отбоя не было. Игорю

светила блестящая карьера, но, к сожалению, высокие заработки за бугром в то время считались делом запретным и аморальным. Потом Марко получил тяжелые травмы левого плеча, руки и надолго исчез из спидвея. И вот вновь он появился на гравейной дорожке. Но какова его спортивная форма? Это загадка до первого старта на стадионе "Строитель".

Команду Латвии, как и Хорватию, изначально тоже не воспринимали всерьез. Она никогда не преодолевала высоких планок в спидвее, тем более сейчас, когда остался всего один клуб в Даугавпилсе, насчитывающий одиннадцать спортсме-



менов. Понятно, что на таком безрыбье личный чемпионат страны провести весьма трудно. Словом, россияне были явными фаворитами на фоне, как казалось, неубедительных соперников.

И все же перед гонкой я отправился в ложу прессы с какой-то подсознательной тревогой за нашу сборную, казалось, обреченную на победу. О причинах скажу позже. Шапкозакидательского настроения у нас не было — это точно. Хотя бы по той причине, что уже в третьем заезде Роман Поважный упал. А в предыдущем Сергей Ерошин уступил Владимиру Воронцову из Латвии. После четырех стартов мы оказались с пятью очками лишь на третьем месте после латышей (10) и украинцев (6).

Пришлось сразу же взяться за дело, что называется, засучив рукава. Роль лидера у россиянина взял на себя Олег Кургускин. Каждый выезд его на дорожку заканчивался тремя победными очками, даже если он проигрывал старты. Ему активно помогал Ерошин, выигравший в седьмом заезде у Игоря Марко. Забыл о своей неудаче и Поважный, который тоже стал пополнять копилку нашей команды.

Но и соперники, получив фору в начале соревнований, не вспоминали, похоже, что выступают на чужом треке. У них тоже нашлись забойщики в лице Марко и его напарника Владимира Колодия, Воронкова и Николая Кокина. Тем не менее перед последней серией заездов команда России догнала спортсменов Украины — по 31-му очку, латыши закрепились на третьем месте — 28. Наша вторая позиция в итоговом протоколе, дававшая право продолжить борьбу в командном чемпионате мира, не вызвала сомнений.

Но мы решили на глазах переполненных до предела трибун стадиона выиграть, видимо, во что бы то ни стало. И наказали сами себя. Произошедшее может присниться только в кошмарном сне. В 18-м заезде Кургускин, возглавлявший гонку, не смог ее продолжить из-за отказа свечи. А победил Воронков, и команда Латвии сравняла счет с россиянами. Следующий выезд на дорожку. На первом же повороте Сергей Ерошин выбил из седла хорвата Р. Куштера, за что был дисквалифицирован. Но еще не все потеряно: Украину нам уже не догнать, но у россиянина и латышей по 29 очков. В заключительном заезде эти команды представлены лидерами Кургускиным и Воронковым. Все зависит от Олега. Он проиграл старт, впереди еще четыре круга и есть все возможности выйти

на первую позицию. Увы, Кургускин решил спор сразу: на втором повороте его отчаянный штурм сразу трех соперников закончился падением. Так мы, не преодолев легкую нижнюю ступеньку, оказались за бортом командного чемпионата мира.

Явно огорченными расхо-дились зрители с трибун стадиона.

Многие из них даже не остались на концерт эстрадной группы "Кармен" и дискотеку в центре поля, входивших в программу удивительного спидвейного праздника, который, как всем известно, по силам устраивать в России на каждом соревновании только тольяттинской коммерческой фирме "Мега-Лада" с помощью многочисленных спонсоров. Так что же случилось? Такое экспресс-интервью я взял сразу же после гонки у авторитетных лиц — заслуженного мастера спорта и заслуженного тренера СССР Владимира Ивановича Корнеева, четырехкратного победителя чемпионатов мира по мотогонкам на льду Анатолия Бондаренко и наставника сборной команды Украины Сергея Лятосинского. Они, словно сговорившись, ответили однозначно и лаконично: "Россиянам не повезло".

Да, если смотреть бесстрастно на итоговый протокол соревнований, то все верно: три падения и один сход — это двенадцать подаренных соперникам очков. И все же позволю не согласиться с таким мнением. Падение падению рознь. Когда гонщик оказывается на земле по собственной инициативе, объяснение может быть только одно — нервозность, слабая соревновательная подготовка. Тут в самый раз вспомнить о тревожных чувствах, с которыми я отправлялся смотреть гонку в ложу прессы. Знакомая с командами перед состязаниями, узнал, что те же Воронков, Кокин и Андрей Королев из Латвии провели перед отъездом в Тольятти примерно десять контрольных соревнований у себя дома, а также в Польше и Германии. Не намного ниже показатель у сборной Украины. А наши? Тренировочные сборы не проводились, чемпионат страны среди клубных



команд по давно существующей традиции отложен на лето и осень. Ездовой практике практически никакой, если не считать одного-двух выездов на личные чемпионаты мира.

Атрибутика в российском спидвее осталась прежней. Есть сборная команда страны, существует при ней и главный тренер. Но, похоже, прежний опыт подготовительного периода, когда наши гонщики начинали ездовую практику уже в конце марта контрольными стартами между собой, забыт полностью. Трудно поверить, что у нас не стало южных треков. Назову лишь один, пустующий — в Черкесске, районе, по нынешним кавказским меркам, спокойном. Нет денег? Уверен, та же "Мега-Лада", заинтересованная в предсезонной подготовке своей клубной команды, охотно внесла бы весомый финансовый вклад в такие тренировочные сборы. Так что все происшедшее в Тольятти не укладывается в понятие "не повезло", мы могли преодолеть этот барьер, но при нынешней подготовке сборной следующий раунд командного чемпионата мира через месяц с куда более серьезными соперниками наверняка был бы последним в этом году. //



Командный чемпионат мира по спидвею

Группа С: 1. Украина (И.Марко — 17 очков, В.Колодий — 13, А.Лятосинский — 7) — 37 очков; 2. Латвия (В.Воронков — 13, А.Королев — 10, Н.Кокин — 9) — 32; Россия (О.Кургускин — 12, С.Ерошин — 11, Р.Поважный — 6) — 29; 4. Хорватия (З.Кржнариц — 6, Р.Куштер — 3, Ф.Желько — 3) — 12; Франция (К.Дюбернар — 6, С.Трезарью — 3, Б.Тьерри — 1) — 10 очков.



Идея провести Кубок европейских чемпионов по мотоболу, как говорится, витала в воздухе. Скорее всего она даже не дань подражательству олимпийским игровым видам спорта — тем же футболу, хоккею, баскетболу и другим, где подобные турниры являются едва ли не самыми популярными в международном календаре континента. У мотоболла есть особая веская причина: интерес у сборных команд к чемпионату Европы явно падает. Особенно это проявляется в Германии, Голландии и Франции. Национальные федерации этих стран практически не помогают своим главным командам ни техникой, ни деньгами для выезда и выступлений в европейских первенствах. Все расходы берут на себя клубы, чьи спортсмены делегированы в сборную.

Не став дожидаться высокого решения ФИМ, за дело взялся президент мотоболного клуба французского города Валреас Жан-Мари Синьюс. Он долгое время выступал за эту команду, был членом национальной сборной, "внимание" к себе со стороны национальной федерации испытал сполна и вот решил провести эксперимент — организовать пробный турнир европейских чемпионов. Благо клуб "Валреас", победитель прошлогоднего первенства Франции, наиболее процветающий во

Франсуа". А зря. Жан-Мари Синьюс без труда пресек эту нехитрую уловку, доказав, что легионер может играть только за свою национальную сборную, но никак не в международных клубных турнирах под родным флагом. Так подмосковные мотоболлисты остались в меньшинстве, имея всего одного запасного спортсмена.

Тем не менее в своей группе "Металлург" особых трудностей не испытал: единственная ничья с "Кретингой" практически ничего не решала. В другой "Ковровец" уступил хозяевам поля 1:3. Впрочем, к разряду сенсаций этот результат отнести нельзя. Дело в том,

данным: спортсмен "Металлурга" Андрей Павлов к матчу не допускается, поскольку имеет два предупреждения. Напрасно президент нашего клуба, заслуженный тренер СССР Валерий Нифантьев взывал к справедливости: требовал показать регламент и положение о турнире, где бы такой пункт оговаривался заранее. Все тщетно. Разбушевавшийся Синьюс грозил отменить игру и немедленно отправить российских мотоболлистов домой. Спор продолжался более получаса, но в конце концов, уважая зрителей, пришлось сдаться. У "Металлурга" осталось всего четверо полевых спортсменов без запасного, тогда как соперник имел восемь мотоболлистов и подавляющее преимущество в мощности машин.

Однако худа без добра не бывает. Еще накануне финала, видя в каком плачевном состоянии находятся мотоциклы "Металлурга", на помощь пришли механики Литвы, Белоруссии, Голландии и Германии и, конечно, "Ковровца". А уже в ходе предматчевого скандала свои машины подмосковной команде предоставили ковровчане и команда Пинска.

Игра началась осторожно, никто не рисковал атаковать без оглядки. Но так продолжалось недолго: скоростной прорыв французов привел к голу в ворота Александра Сосницкого. Наши



В РОССИИ ПЕРВЫЙ — ОН И В ЕВРОПЕ ПЕРВЫЙ

Б. ЛОГИНОВ

Франции. Жан-Мари Синьюс установил призовой фонд, в несколько раз превышающий тот, это существует в чемпионате континента. Президент сам составил регламент и правила соревнований, разослал приглашения самым сильным, по его мнению, командам из пяти стран.

Россию представляли прошлогодний победитель первенства, десятикратный обладатель высших наград "Металлург" из подмосковного города Видное и его извечный соперник "Ковровец". Прибыли также голландский "Дордрехт", белорусский "Автомобилист" из Пинска, немецкий "Мерш", французский "Камарэ", в прошлом чемпион страны, и литовская "Кретинга". Ну и конечно, "Валреас". Все команды были разбиты решением господина Синьюса на две группы, где матчи проходили по однокруговой системе, а две сильнейшие из каждой получали право выступить в полуфиналах. Достаточно взглянуть на приведенные здесь таблицы, чтобы убедиться — "Металлургу" достались соперники более грозные и опытные, чем "Валреасу". Ну что поделаешь: как говорится, кто платит, тот и заказывает музыку.

Весь турнир, за исключением финального матча был организован великолепно. Единственное неудобство, которое испытывали спортсмены и зрители, — слишком сжатые сроки: всего четыре дня, причем в первые два проводились по шесть игр за сутки, и каждой команде пришлось выезжать на поле дважды. И это при удручающей жаре, ведь Валреас находится всего в 120 километрах севернее Марселя.

Одну, стартовую, неприятность "Металлург" организовал себе сам. На турнир он приехал всемером — два вратаря и пять полевых игроков. Руководство команды надеялось уже на месте пополнить в свои ряды Сергея Часовских, выступающего уже несколько лет по контракту за французский клуб "Витри ля

Кубок европейских чемпионов по мотоболу

Группа А							
Команды	Результаты матчей			Очки	Мячи	Место	
"Валреас" (Франция)	●	3:1	4:3	3:0	6	10—4	1
"Ковровец" (Россия)	1:3	●	5:2	3:1	4	9—6	2
"Автомобилист" (Белоруссия)	3:4	2:5	●	11:2	2	16—11	3
"Дордрехт" (Голландия)	0:3	1:3	2:11	●	0	3—17	4

Группа Б							
Команды	Результаты матчей			Очки	Мячи	Место	
"Металлург" (Россия)	●	2:2	1:0	3:0	5	6—2	1
"Кретинга" (Литва)	2:2	●	2:2	2:1	4	6—5	2
"Мерш" (Германия)	0:1	2:2	●	2:2	2	4—5	3
"Камарэ" (Франция)	0:3	1:2	2:2	●	1	3—7	4

Полуфиналы: "Металлург" — "Ковровец" — 6:5; "Валреас" — "Кретинга" — 4:0. Матч за третье место: "Ковровец" — "Кретинга" — 4:1. Финал: "Валреас" — "Металлург" — 2:3.

что "Валреас" стал первым мотоболным клубом, заручившийся спонсорской поддержкой со стороны японских мотопроизводителей, в данном случае "Хонды". Фирма переделала мотор с учетом специфики этой игры, сохранив его мощность свыше 60 л.с. на низких оборотах. Для сравнения: наши "Ковровцы-250", выпуск которых заводом практически прекращен, имеют мощность вдвое меньше.

Самым изнурительным матчем был полуфинальный — "Металлург" — "Ковровец". Он продолжался 110 минут. Основное время закончилось вничью 4:4. И только в дополнительное подмосковные мотоболлисты, забив два мяча, вырвали победу. "Валреас" же на этом этапе легко расправился с "Кретингой" 4:0.

И вот финал. Снова на сцене появился Жан-Мари Синьюс. Причем в тот момент, когда игроки готовились выехать на поле. Его требование было нежиз-

нны были скованы соперниками, что называется, по рукам и ногам. Даже если кто-то из спортсменов получал мяч, находясь в 10-15 метрах впереди французов, то буквально через несколько секунд его настигали, и атака гасла. Вот в такой ситуации 18-летний Владимир Сосницкий, младший брат Александра и несомненно восходящая "звезда" российского мотоболла, видя, что через мгновение он будет блокирован, хлестко ударил метров с 18 и сравнял счет. Это случилось во втором периоде. Он и оказался переломным в матче. Тот же Владимир мастерски реализовал два 16-метровых штрафных удара, послав мяч в обвод стенки из четырех французов, — 3:1.

Хозяева занервничали и перестали церемониться с нашими ребятами. Сломали ребро диспетчеру атаки "Металлурга" Владимиру Артюшкевичу. Но ведь замены-то нет! И он вернулся на поле. За четыре минуты до конца матча "Валреас" тоже с 16-метрового сократил разрыв в счете — 3:2. Время игры уже истекало, но судьи из Германии и Литвы на финальный свисток не решались. А тут еще драка на трибуне. Это французский игрок, видя, как немецкие спортсмены дружно поддерживают россиян, подъехал к трибуне и плюнул в их сторону. Потасовка продолжалась долго, пока не подоспел наряд полиции. В прибавленные арбитрами шесть минут наша команда выстояла, став первым, хотя и неофициальным, чемпионом среди клубных команд Европы.

Это праздник не только для "Металлурга", но и тысяч жителей Видное, которые до отказа заполняют трибуны на каждом матче своих любимцев. Это в конце концов и ответ нашего именитого клуба на ту поддержку, которую оказывает ему администрация Ленинского района Подмосковья во главе с Василием Юрьевичем Голубевым в нелегкое для моторного спорта время. ■

И по своей инициативе взяли наши мотокроссмены в начале 80-х годов, как теперь выяснилось, долгие каникулы в личных чемпионатах мира. Хотелось верить тогда, что вот-вот станут лучшие времена, появятся деньги на закупку современной японской техники и для поездок на этапы первенства. И мы снова покажем всему миру, что наша школа мотоспорта одна из лучших. Но не зря говорят, что нет ничего хуже, чем ждать, а потом догонять.

Мотоциклы и средства, о которых так долго мечтали спортсмены, наконец-то нашлись благодаря спонсорам, которые организовали участие российских гонщиков в командных чемпионатах мира в 1993 и 1994 годах. Результаты оказались удручающими: мы отстали от соперников безнадежно.

Поэтому с таким интересом

давно существуют в мировом мотокроссе. Лучшие мастерские Европы настроили для наших ребят мотоциклы "Сузуки" с

учетом их физических данных и стиля езды. Виталий Ларин, руководитель фирмы, приобрел для команды специально оборудованный автобус с жилым

прицепом со всеми удобствами на шесть мест, провел тренировочный сбор в Германии. А Максим Лебедев к тому же два месяца выступал на товарищеских кроссах в Голландии.

И вот местечко Донери близ французского города Орлеан — наше первое знакомство с чемпионатом Европы. Трасса сложная, хотя и не классическая, чем-то напоминает стадион-кросс, но со смешанным грунтом — глинистое покрытие меняется на песчаное. Это требует от гонщиков предельного внимания и мгновенной реакции, так как машина ведет себя, преодолевая эти участки, неодинаково. В Донери прибыло свыше 80 участников из Австрии, Англии, Дании, Голландии, Испании, Германии, Словении, Италии, Швеции и других стран. Поскольку на старт основных за-

Вместе с основными гонщиками команды Иваном Паршиным (№110), Сергеем Фроловым (№109), Максимом Лебедевым (№108) во Франции был и 16-летний Колупаев. К сожалению, после падения во второй тренировке он не смог продолжить выступление.



НАЧНЕМ СНАЧАЛА

Б. ПЕТРОВ

было воспринято предложение "Ларинс трейдинг-суперкросс", являющейся представителем одноименной немецкой фирмы, которая занимает ведущие позиции в России по продаже мотоциклов и принадлежностей для мотоспорта, о создании у нас молодежной сборной. В нее Мотоциклетная федерация России рекомендовала Максима Лебедева (19 лет), чемпиона страны среди профессионалов 1993-1994 годов, Сергея Фролова (17 лет), третьего призера прошлого сезона в классе 125 см³, и Ивана Паршина (16 лет) — обладателя бронзовой медали среди подростков на 80-кубовых машинах. Всем им предстояло попробовать свои силы, а главное, приобрести опыт серьезной конкуренции со стороны сверстников на нескольких этапах чемпионата Европы в классе 125 см³. Иными словами, начать с нуля, рассчитывая на дальнейший рост мастерства.

Фирма "Ларинс трейдинг-суперкросс" применила к российской сборной те же методы технической подготовки, которые



ездов допускаются только 40 гонщиков, то половина из приехавших должна была отсечься в квалификационных с запиской времени лучшего круга.

После половины квалификации у Лебедева 36-е место, у Фролова — 34-е, а Паршин вообще замыкал гонку. И здесь уместно вспомнить, что в предыдущие два года Максим на первенстве страны среди юниоров-профессионалов даже в 25-минутных заездах объезжал своих соперников минимум на круг. Вот вам современный уровень нашего мотокросса.

Во второй квалификации Лебедев сбросил секунду и перебрался на 35-ю позицию, Фролов и Паршин остались на своих грустных местах. Все трое, естественно, очутились среди зрителей. Что ж, начало легким не бывает. Впереди у наших ребят выступления в Германии, Италии, Словакии. Но и после дебюта ясно, что главное, над чем им нужно работать, — это скоростная выносливость. //

"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



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.

Kawasaki
Let the good times Roll



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.



Подпись

ВСЕ В ИТАЛЬЯНСКИХ РУКАХ

К подавляющему преимуществу японских мотоциклов в чемпионате мира по мотокроссу в классе 125 см³ все давно привыкли. Теперь, похоже, настал черед итальянских гонщиков приучать болельщиков к собственным победам. На этапе в венгерском Капошваре они разыграли словно открытое первенство Италии: в первом заезде места в шестерке заняли четверо представителей Аппенинского полуострова. Как ни стараются голландец Дейв Стрийбос и американец Джимми Баттон бороться с итальянскими "забойщиками", получается это у них пока неважно. Подтверждение тому двойные победы Киоди и Пузара на чешском этапе. Хотя оба заезда выиграл серебряный призер прошлогоднего первенства и главный фаворит нынешнего — 22-летний "мальш" Алесслио Киоди, к слову, фирменный гонщик "Ямахи", отставание его от Алессандро Пузара достаточно велико. Еще больший разрыв между этими двумя гонщиками и остальными соперниками. Так что судьба чемпионского звания в итальянских руках.



ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОКРОССУ

Класс 125 см³. VI этап. Капошвар, Венгрия, 28 мая. 1-й заезд: 1. А.Пузар (I, "Хонда"); 2. Д.Стрийбос (NL, "Сузуки"); 3. А.Киоди; 4. К.Федеричи; 5. Э.Камерленго (все — I, все — "Ямаха"); 6. С.Тортелли (F, "Кавасаки"). 2-й заезд: 1. Пузар; 2. К.Швеебе (D, "Хонда"); 3. П.Малин (GB, "Ямаха"); 4. Федеричи; 5. Тортелли; 6. Дж.Баттон (USA, "Хонда"). VII этап. Фоксхилл, Великобритания, 11 июня. 1-й заезд: 1. Малин; 2. Стрийбос; 3. Киоди; 4. Ф.Виалле (F, "Кавасаки"); 5. Баттон; 6. С.Ронкада (F, "Хонда"). 2-й заезд: 1. Пузар; 2. Малин; 3. М.Бартолини (I, TM); 4. Тортелли; 5. Киоди; 6. М.Фантон (I, "Кавасаки"). VIII этап. Йинин, Чехия, 18 июня. 1-й заезд: 1. Киоди; 2. Пузар; 3. Тортелли; 4. М.Масшио (F, "Хонда"); 5. Федеричи; 6. Бартолини. 2-й заезд: 1. Киоди; 2. Пузар; 3. Бартолини; 4. Виалле; 5. Тортелли; 6. Баттон. Положение после восьми этапов: 1. Пузар — 258 очков; 2. Киоди — 208; 3. Стрийбос — 150; 4. Баттон — 141; 5. Тортелли — 131; 6. Федеричи — 117.

ЗДОРОВЫЙ ЭВЕРТС НЕУДЕРЖИМ

Еще месяц назад лидирующая позиция американца Таллона Воланда в чемпионате мира по мотокроссу в классе 250 см³ выглядела довольно прочно. Но похоже, к середине сезона его главный соперник Стефан Эвертс окончательно залечил плечо, поврежденное еще зимой в Японии во время испытаний нового "Кавасаки". Результатом стала двойная победа бельгийца в британском Фоксхилле и наконец такой же двойной успех на родине. В награду за это высокорослый улыбчивый брюнет получил красивые каминные часы со скульптурой всадника. К слову, ныне уже и вторая позиция американца выглядит довольно шатко. 26-летний бельгиец Марник Бервоетс всего на три очка отстает от Паркера. Похоже, пример соотечественника вдохновил его.



ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОКРОССУ

Класс 250 см³. VII этап. Мотала, Швеция, 28 мая. 1-й заезд: 1. М.Бервоетс (B, "Сузуки"); 2. С.Эвертс (B, "Кавасаки"); 3. А.Бартолини (I); 4. Б.Мур (USA, оба — "Ямаха"); 5. П.Байрер (D); 6. Й.Карлссон (S, оба — "Хонда"). 2-й заезд: 1. Эвертс; 2. Бервоетс; 3. К.Николл (GB, "Хонда"); 4. Т.Воланд (USA, "Кавасаки"); 5. Мур; 6. Бартолини. VIII этап. Фоксхилл, Великобритания, 11 июня. 1-й заезд: 1. Эвертс; 2. Воланд; 3. Байрер; 4. Николл; 5. Бервоетс; 6. Мур. 2-й заезд: 1. Эвертс; 2. Байрер; 3. Николл; 4. В.Девит (B, "Сузуки"); 5. Бартолини; 6. Мур. IX этап. Корк, Ирландия, 18 июня. 1-й заезд: 1. Байрер; 2. Николл; 3. Воланд; 4. Мур; 5. Девит; 6. Бервоетс. 2-й заезд: 1. Николл; 2. Байрер; 3. Эвертс; 4. Воланд; 5. П.Трагтер (NL, "Сузуки"); 6. Бервоетс. X этап. Кестер, Бельгия, 25 июня. 1-й заезд: 1. Эвертс; 2. Бервоетс; 3. Николл; 4. Байрер; 5. Трагтер; 6. Карлссон. 2-й заезд: 1. Эвертс; 2. Бервоетс; 3. Трагтер; 4. Николл; 5. Ф.Болли (F, "Ямаха"); 6. Р.Херринг (GB, "Хонда"). Положение после десяти этапов: 1. Эвертс — 280 очков; 2. Воланд — 239; 3. Бервоетс — 236; 4. Николл — 234; 5. Байрер — 194; 6. Мур — 183.

"ДУКАТИ" "ТОЛСТЕЕТ", НО ПОБЕЖДАЕТ

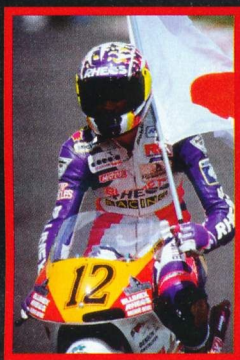
"Техтребования неожиданно изменяются только потому, что я побеждаю. И почему-то никому не приходит в голову, что выигрывает не только более сильный мотоцикл, но и более сильный пилот", — лидер чемпионата мира в классе супербайк Карл Фогарти не скрывал своего сарказма. Оставим на совести англичанина прозрачные намеки на то, что он — лучший гонщик первенства. Вместе с тем, изменение регламента в разгар сезона не красит чемпионат супербайков. Суть проблемы заключается в весовом гандикапе — минимальная масса двухцилиндровых мотоциклов (читай: "Дукати") составляет 147 кг, а четырехцилиндровых — японских машин — 162 кг. Но когда из шести первых гонок шесть выиграли итальянские мотоциклы, а Фогарти ушел вперед почти на сотню очков, организаторы решили утяжелить "итальянцев". "Дукати" пополнили на семь кило, "японцы", наоборот, "сожгли" два килограмма.

Голубоглазый Фогги сказал, что дополнительный вес не сказывается на поведении его мотоцикла, однако, уже в Монце — именно с этого этапа вступили в силу новые правила — в квалификации первенствовал Аарон Слайт на "Хонде-RC45". Впрочем, хоть борьба на скоростной итальянской трассе и была поострей, чем на на предыдущих этапах, оба заезда в конечном итоге вновь остались за пилотами "Дукати" — Фогарти и Пьер-Франческо Кили, одержавшему первую победу в первенстве супербайков. И только неделю спустя на трассе в испанском Альбасете случилось чудо. Впервые в сезоне заезд выиграл гонщик, выступающий не на "Дукати", — им стал все тот же Слайт. Что, заметим, вовсе не помешало Фогарти, который финишировал следом за новозеландцем в первой гонке и выиграл вторую, еще на несколько очков упрочить лидерство.



ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО КОЛЬЦЕВЫМ МОТОГОНКАМ В КЛАССЕ СУПЕРБАЙК

IV этап. Монца, Италия, 18 июня. 1-й заезд: 1. К.Фогарти (GB, "Дукати"); 2. А.Слайт (NZ, "Хонда"); 3. К.Эдуардз (USA, "Ямаха"); 4. С.Крафар (NZ, "Хонда"); 5. Я.Нагаи (J, "Ямаха"); 6. М.Луккьяри (I, "Дукати"). 2-й заезд: 1. П.-Ф.Кили (I, "Дукати"); 2. Фогарти; 3. Слайт; 4. Нагаи; 5. Эдуардз; 6. Луккьяри. V этап. Альбасете, Испания, 25 июня. 1-й заезд: 1. Слайт; 2. Фогарти; 3. Т.Корсер (AUS, "Дукати"); 4. Кили; 5. П.Бонтемпи (I, "Кавасаки"); 6. Ф.Пировано (I, "Дукати"). 2-й заезд: 1. Фогарти; 2. Кили; 3. Слайт; 4. Пировано; 5. Корсер; 6. Нагаи. Положение после пяти этапов: 1. Фогарти — 230 очков; 2. Слайт — 135; 3. Кили — 112; 4. Пировано — 99; 5. Корсер — 93; 6. Луккьяри — 92.



ЕЩЕ ОДИН ЯПОНСКИЙ ЧЕМПИОН?

Удивительные вещи творятся в первенстве мира "осьмушек" — из семи проведенных гран-при японец Харучика Аоки выиграл пять. Любопытно, что Майкл Дуэн в классе 500 см³ одержал на победу меньше. Между тем в "королевской" категории три, максимум четыре пилота могут претендовать на победу. В каждой гонке "осьмушек" дело обстоит иначе. Мотоциклы настолько близки по своим техническим характеристикам, что лидирующая группа зачастую состоит сразу из десяти гонщиков, каждому из которых вполне по силам быть первым на финише. А выигрывает один Аоки. Его стиль не похож на манеру езды "сорви-голов" класса 125 см³ таких, как Петер Оттль и Стефано Перуджини, подчас берущих чрезмерным риском и агрессивностью. В то же время Харучика не столь осторожен, как чемпион мира Казуто Саката. Аоки может неожиданно прибавить по ходу гонки, способен держаться за спиной соперника и "выстрелить" за несколько километров до финиша. Словом, уже сейчас ясно, что из юного Харучики Аоки получится нечто большее, чем просто "еще один японский мотогонщик". Быть может, "еще один японский чемпион мира".

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО КОЛЬЦЕВЫМ МОТОГОНКАМ

Класс 125 см³. VI этап. Муджелло, Италия, 11 июня (20 кр., 104,9 км): 1. Х.Аоки (J, "Хонда") — 41.24,470; 2. С.Перуджини (I), отставание — 0.004; 3. М.Токудоме (J) — 0.171; 4. П.Оттль (D) — 0.240; 5. К.Саката (J, все — "Априлия") — 0.359; 6. Т.Манакко (J, "Хонда") — 7.345. V этап. Ассен, Нидерланды, 24 июня (17 кр., 102,833 км): 1. Д.Радис (D, "Хонда") — 38.50,272; 2. Оттль, отставание — 4.878; 3. А.Саито (J, "Хонда") — 5.010; 4. Саката — 5.398; 5. Аоки — 5.536; 6. Х.Торронтеги (E, "Хонда") — 6.604. Положение после семи этапов: 1. Аоки — 136 очков; 2. Перуджини — 82; 3. Саката — 73; 4. Саито — 66; 5. Радис — 56,5; 6. Манакко — 53.

МАН НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ



После стартового этапа Кубка Европы по кольцевым гонкам на грузовиках сложилось впечатление, что на трассах в этом сезоне будут господствовать седельные тягачи с трехлучевой звездой на радиаторе. Однако во время трехнедельного перерыва в состязаниях гонщики и механики МАН, похоже, не сидели сложа руки. Напомню, что этап тут состоит из субботних и воскресных соревнований. Причем каждый раз проходит квалификация и заезд. Так вот, в первый день первенствовал француз Ноэль Крозье на МАНе, пятикратный же победитель Кубка англичанин Стив Пэрриш, ведущий гонщик "Мерседес-Бенца", постоянно атаковал первую позицию Крозье, но остался ни с чем. И во второй день "Мерседес-Бенц" Пэрриша опять утыкался в МАН с той лишь разницей, что это был автомобиль немца Фрица Кройцпойнтнера. Видимо, раздосадованный неудачами Пэрриш решил серьезно разобраться с МАНовскими гонщиками уже на следующем этапе в Мизано. Еще больше разозлило курчавого англичанина шестое место по итогам квалификации. В одном из виражей Пэрриш решил рискнуть и обойти обидчиков из МАН, но неудачно. Его тысячесильный тягач зацепил обочину и, разворачиваясь, словно метла, прошелся по обоим МАНам. В результате Крозье и Кройцпойнтнер закончили заезд в гравийной полосе безопасности. Пэрриш все же доковылял до финиша девятым. Лидерство англичанин утратил, но и не позволил гонщикам МАН насладиться успехами. Тем не менее МАН уже набрал обороты, и легкой жизни у "мерседесовских" пилотов в этом сезоне не предвидится.

КУБОК ЕВРОПЫ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ НА ГРУЗОВИКАХ

II этап, Дижон, Франция, 29—30 апреля. Суперкласс. 1-й заезд: 1. Н.Крозье (F, МАН-18432 FRT"); 2. С.Пэрриш (GB); 3. С.Боргудд (S, оба — "Мерседес-Бенц-1839 S"); 4. Ф.Кройцпойнтнер (D, МАН-18432 FRT"); 5. Л.Форе (F, "Мерседес-Бенц-1839 S"); 6. К.Горанссон (S, МАН-18432 FRT"). 2-й заезд: 1. Кройцпойнтнер; 2. Пэрриш; 3. Боргудд; 4. М.Ойштрайх (D, "Мерседес-Бенц-1839 S"); 5. Крозье; 6. Х.Лоустаринен (SF, "Сису-SR340"). III этап, Мизано, Италия, 6-7 мая. Суперкласс. 1-й заезд: 1. Ойштрайх; 2. Боргудд; 3. Форе; 4. Лоустаринен; 5. М.Куоппала (SF, "Сису-SR340"); 6. Горанссон. 2-й заезд: 1. Ойштрайх; 2. Форе; 3. Боргудд; 4. Кройцпойнтнер; 5. Пэрриш; 6. Горанссон. Положение после трех этапов: 1. Боргудд — 136 очков; 2. Ойштрайх — 120; 3. Пэрриш — 119; 4. Крозье — 92; 5. Форе — 78; 6. Кройцпойнтнер — 74. Командный зачет: 1. "Мерседес-Бенц" — 48 очков; 2. МАН — 29; 3. "Сису" — 8.

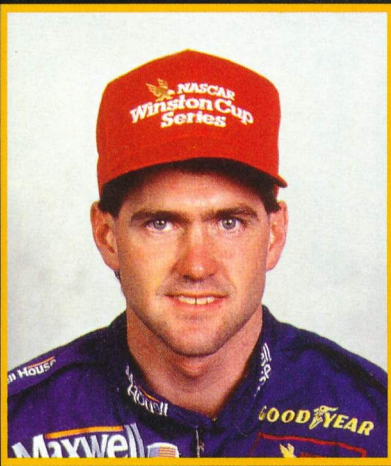
ТРИЖДЫ "ВПЕРВЫЕ"

Вполне возможно, что 31-летний техасец Бобби Лабонте будет теперь предпочитать "Кока-Колу" всем другим напиткам. Ведь именно на этом "прохладительном" этапе Кубка "Уинстона" он одержал свою первую победу в гонках NASCAR. Также впервые в истории "Кока-Кола-600" победителю удалось преодолеть все ее 600 миль (а это почти тысяча километров) со столь высокой скоростью — 244,407 км/ч. И наконец на финише 400-круговой гонки Бобби на 6,25 секунды опередил своего старшего брата Терри. Такой "братский" дубль зрители чемпионата NASCAR наблюдали также впервые за последние четверть века.

Бобби всего третий сезон участвует в самых популярных американских автосостязаниях, а вот его 39-летний брат ровно полжизни отдал Кубку "Уинстона" и успел побывать чемпионом (в 1984 году), одержать 11 побед и заработать свыше девяти миллионов долларов. И тем не менее в нынешнем сезоне братья выступают не слишком стабильно, а как раз этот показатель наиболее ценен в гонках "сток-каров", как называют их американцы. А в этом отношении пока нет равных семикратному чемпиону NASCAR Дейлу Эрнхардту, со второго этапа нынешнего первенства бессменно возглавляющему турнирную таблицу.

ЧЕМПИОНАТ NASCAR

Положение после 11 этапов: 1. Д.Эрнхардт; 2. М.Мартин; 3. С.Марлин; 4. Дж.Гордон; 5. Т.Лабонте.



Бобби Лабонте

БАБУШКА ВАТАНЕНА ОКАЗАЛАСЬ НИ ПРИ ЧЕМ

С. НЕЧАЮК
Фото Ф. ФЛАМАНА (DPPI)

— Я первый?! Не может быть. Я полагал, что буду сзади, — пожимал плечами на финише четвертого спецучастка рейда “Атлас” Ари Ватанен. Удивление финна, знающего толк в шутках, на этот раз не было притворным. Ведь стартовал он позади не только своих товарищей по команде “Ситроен” Лартига и Салонена, но и двух “мицубиси” — Саби и Шинозуки. Не обогнав по ходу этапа ни кого из них, он искренне полагал, что те уже распивают кофе в бивуаке. Однако сюжет гонки оказался более замысловат, чем думал финн.

В 170 км от финиша, из-за неточности в легенде, все участники один за другим сбились с маршрута. Через несколько километров, осознав ошибку, гонщики постарались каждый на свой манер найти кратчайшую срезку, чтобы вернуться на дистанцию. В этой азартной игре самым удачливым оказался Ватанен, что позволило ему выйти вперед. Причем он не только победил на этапе, но и оказался лидером в общем зачете. Правда, тут не обошлось и без “помощи” самих конкурентов. Лартиг и Салонен

прокололи по колесу незадолго до финиша, Саби вылетел с проезжей дороги на трассу, достойную мототриала, а Шинозука вовсе вырвал на своей “Мицубиси” задний мост.

Этот неожиданный подарок судьбы вновь вселил надежду на победу в душу Ватанена, которая было уже угасала после трех проколов колес на предыдущем этапе. Наверное, капризная госпожа Удача оценила маленький подвиг Ари на втором спецучастке. Суть его в нескольких словах выразил Бруно Саби: “Ари будто сорвался с цепи”.

Финн ушел на дистанцию, проложенную по узким горным серпантинам Атласских гор Марокко, третьим. Однако вскоре настиг “Пажеро” Саби, и без колебаний ринулся на обгон прямо на коварном спуске. А спустя несколько километров пути настал черед и Пьера Лартига подчиниться напору “летучего финна”. Между тем, замечу, что обгоны среди лидеров на ралли-рейдах вообще довольно редки, ведь стартуют машины с 30-секундным разрывом.

Похоже, и сам Ари был в восторге от того, как вел гонку. Он даже позволил себе

рискованную шутку по адресу соперников:

— Бруно ехал сегодня, как моя прабабушка, а Пьер — как матушка.

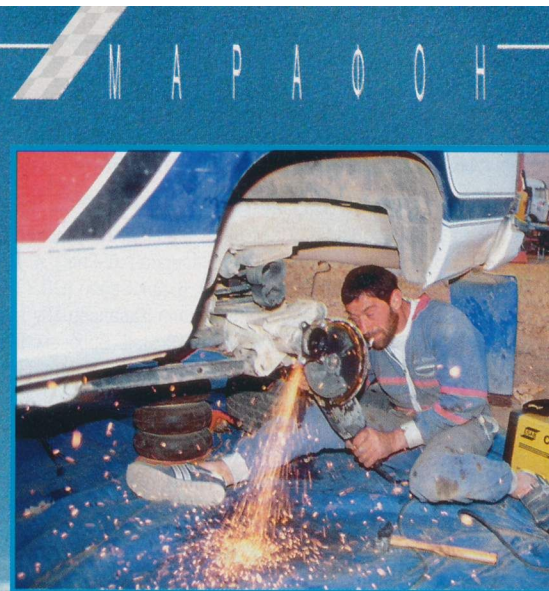
Забавно, но Лартиг своим выступлением на следующем после истории с ошибкой в легенде спецучастке, напомнил об этой ироничной фразе финну.

— Сегодня, кажется, уже я ехал медленнее своей бабушки, — улыбался блондин, которого Пьер отодвинул на второе место. При этом, правда, уже серьезно добавил. — Важно было не проиграть много перед решающим днем.

На заключительном этапе гонщиков ждали три коротких, по 110—120 км, спецучастков. А преимущество Лартига над Ватаненом исчислялось лишь 48 секундами. Соперничество двух пилотов “Ситроена” обещало быть на редкость жарким, что в последнее время в рейдах случается не часто. Честно говоря, многие полагали, что, во избежание случайностей, шеф команды “двойного шеврона” может сказать своим парням: “Довольно!” По счастью, этого не произошло. Ги Фрекелен во всеуслышанье



Фабриция Понс, похоже, освоилась с новой для себя ролью — штурмана ралли-рейдов.



объявил, что не дал гонщикам никаких указаний.

И все же, к сожалению, борьбы не получилось. Уже на первом спецучастке дня Лартиг пробил шину и потерял на этом пять с половиной минут. Так победа, кстати, первая в рейдах после триумфа на "Дакар-90", досталась Ари Ватанену. И, надо сказать, ни бабушка, ни матушка финна оказались здесь ни при чем.

— После длинной черной серии, может быть, ко мне вернулась удача? — вопрошал сам себя счастливый победитель.

Впрочем, это был тот редкий случай, когда, кажется, довольными остались и проигравшие. Лартиг заявил, что чувствует себя весьма комфортно после побед на "Дакар", в "Тунисе" и второго места в Марокко. Его шансы на выигрыш Кубка мира действительно высоки.

Чувство удовлетворения царило и в стане "Мицубиси". Команда приехала в Марокко, чтобы испытать свои новые машины, и при этом Саби удалось выиграть два спецучастка.

— Новый вариант "Пажеро" еще далек от совершенства. Ведь в нем почти половина новых деталей, — говорил Саби. — Однако я доказал, что уже сейчас готов соперничать с "ситроенами".

Да, борьба среди автомобилистов на этот раз оказалась действительно на удивление упорной. Чего, увы, не скажешь о состоя-

ниях мотогонщиков. Заранее было ясно, что спор за победу поведут двое — Тьерри Маньяльди и Хорди Аркаронс. Только они приехали на КТМх — пожалуй, лучших на сегодня машинах для рейдов. Однако на четвертом спецучастке Аркаронс упал, сломав правое запястье и левую руку. Дорога к победе для Маньяльди была свободна. //

"АТЛАС-95"

20—28 мая, 2500 (1564) км, 7 этапов

1. А.Ватанен/Ф.Понс	SF/I	Citroen ZX Rallye Raid	T3	20:38.08
2. П.Лартиг/М.Перэн	F	Citroen ZX Rallye Raid	T3	—01.34
3. И.Салонен/Ф.Галахер	SF/GB	Citroen ZX Rallye Raid	T3	—21.03
4. Б.Саби/Д.Серие	F	Mitsubishi Pajero	T3	—22.31
5. Ю.Кляйншмидт/Д.Ломанн	D	Schlesser	T3	—3:39.07
6. Т.Делавернь/Л.Аргей	F/E	Nissan Terrano	T1	—4:36.14

Кубок мира (положение после трех этапов): 1.Лартиг — 271 очко; 2.Салонен — 151; 3.Ватанен — 135; 4.Саби — 124; 5.Делавернь — 106.

1. Т.Маньяльди	F	KTM LC4 Rallye 640	22:53.04
2. Р.Сенкт	F	Honda 600XR	—40.34
3. Дж.Малетти	I	Kawasaki KLX650R	—2:56.22
4. А.Перес	F	Kawasaki KLX650R	—3:43.18
5. Ж.Пийо	F	Diapason	—5:14.43



КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

Легковые автомобили

Чемпионат Великобритании

II этап, Брэндс-Хэтч, 17 апреля. 1-й заезд: 1. Т.Харви (GB, "Волво-850"); 2. П.Радисич (NZ); 3. К.Берт (GB, оба - "Форд-Мондео-2.0i-Гиа"); 4. Д.Брэбхем (AUS, БМВ-318iS); 5. Ч. Кокс ("Форд-Мондео-2.0i-Гиа"); 6. Дж.Бейли (GB, "Тойота-Карина Е"). 2-й заезд: 1. Харви; 2. Дж.Томпсон (GB, "Воксхолл-Кавальер-16v"); 3. Р.Райделл (S, "Волво-850"); 4. Берт; 5. Дж.Секотто (YV, БМВ-318iS); 6. Брэбхем. III этап, Тракстон, 8 мая. 1-й заезд: 1. А.Меню (CH, "Рено-Лагуна"); 2. Дж.Клеланд (GB, "Воксхолл-Кавальер-16v"); 3. П.Уоттс (GB, "Пежо-405Mi16"); 4.Т.Сагден (GB, "Тойота-Карина-Е"); 5. Брэбхем; 6. Дж.Симони (I, "Альфа-Ромео-155Ts"). 2-заезд: 1. Томпсон; 2. Меню; 3. Берт; 4. Райделл; 5.Клеланд; 6. Радисич. IV этап. Сильверстоун, 14 мая. 1-й заезд: 1. Райделл; 2. Радисич; 3. Клеланд; 4. Томпсон; 5. У.Хой (GB, "Рено-Лагуна"); 6. Уоттс. 2-й заезд: 1. Радисич; 2. Райделл; 3. Харви; 4. Меню; 5. Клеланд; 6. Сагден.

Чемпионат NASCAR

VI этап, "Фуд Сити-500", Бристоль, 2 апреля: 1. Дж. Гордон ("Шевроле-Монте-Карло"); 2. Р.Уоллас ("Форд-Тандерберд"); 3. Д.Уолтрип ("Шевроле-Монте-Карло"); 4. Б.Хамилтон ("Понтиак-Гран-при"); 5. Р.Радд; 6. Д.Джаррет (оба — "Форд-Тандерберд"). VII этап, "Фест Юнион-400", Норт Уилксборо, 9 апреля: 1. Д.Эрнхардт ("Шевроле-Монте-Карло"); 2. Гордон; 3. М.Мартин ("Форд-Тандерберд"); 4. Уоллас; 5. С.Гриссом ("Шевроле-Монте-Карло"); 6. Т.Мазгрейв ("Форд-Тандерберд"). VIII этап, "Хейнз-500", Мартинсвилл, 23 апреля: 1. Уоллас; 2. Мазгрейв; 3. Гордон; 4. Д.Уолтрип; 5. Мартин; 6. К.Шрадер ("Шевроле-Монте-Карло"). IX этап, "Уинстон Селект-500", Талладега, 30 апреля: 1. Мартин; 2. Гордон; 3. М.Шеперд ("Форд-Тандерберд"); 4. Д.Уолтрип; 5. Б.Лабонте ("Шевроле-Лумина"); 6. Б.Эллит ("Форд-Тандерберд"). X этап, "Сейф Март Супермаркетс-300", Сирс Пойнт, 7 мая: 1. Эрнхардт; 2. Мартин; 3. Гордон; 4. Радд; 5. Б.Лабонте; 6. Мазгрейв. XI этап, "Кока-Кола-600", Шарлотт, 28 мая: 1. Б.Лабонте; 2. Т.Лабонте ("Шевроле-Монте-Карло"); 3. М.Уолтрип ("Понтиак-Гран-при"); 4. С.Марлин ("Шевроле-Монте-Карло"); 5. Радд; 6. Эрнхардт.

Кубок "Аспас-Шелл"

Москва, 14 мая. Группа "Туризм": 1. А.Рыжов (Москва, ВАЗ-21083-06); 2. Б.Маслов (Тольятти, ВАЗ-21083); 3. А.Пузырев; 4. А.Захаров (оба — Москва, ВАЗ-2108); 5. Н.Панкевич (Белоруссия, ВАЗ-21083); 6. В.Лобаев (Москва, АЗЛК-23351). Группа "Супертуризм": 1. А.Потапов (Москва, "Субару-Легаси-4WD-Турбо"); 2. Маслов (ВАЗ-21083-07); 3. Рыжов; 4. А.Кузьминский ("Фольксваген-Гольф-GTi"); 5. А.Артюшин ("Мицубиси-Лансер"); 6. Ю.Горденко (все — Москва, "ГАЗ-24-10-Волга"). Формула 1600/1300: 1. В.Козанков; 2. А.Потехин (оба — Москва); 3. А.Ромашин (Белоруссия, все — "Эстония-25"); 4. Э.Линдгрен (Москва, "Эстония-21"); 5. А.Арманд (Балашиха, "Эстония-25"); 6. П.Васильев (Белоруссия, "Эстония-21М").

ТРИАЛ

Чемпионат мира

I этап, Варкен, Люксембург, 9 апреля: 1. Т.Ахвала (SF, "Фантик"); 2. М.Коломер ("Монтеса"); 3. Х.Таррес (оба — Е, "Гас-Гас"); 4. Б.Камоцци (F); 5. Д.Лампкин (GB, оба — "Бета"); 6. Дж.Понс (Е, "Гас-Гас"). II этап, Хокстон-Парк, Великобритания, 16 апреля: 1. Таррес; 2. Коломер; 3. Ахвала; 4. Понс; 5. Д.Мильо (I, "Гас-Гас"); 6. С.Колли (GB, "Бета"). III этап, Сугар, Ирландия, 23 апреля: 1. Коломер; 2. Лампкин; 3. Таррес; 4. Ахвала; 5. Понс; 6. Т.Курояма (J, "Бета"). IV этап, Билстен, Бельгия, 14 мая: 1. Таррес; 2. Коломер; 3—4. Лампкин, А.Бильбао (Е, "Бета"); 5—6. Понс, Мильо. V этап, Нови Тарг, Польша, 28 мая: 1. Коломер; 2. Лампкин; 3. Таррес; 4. Ахвала; 5. Д.Босис (I, "Бета"); 6. Мильо. VI этап, Тарни, Италия, 4 июня: 1. Таррес; 2. Мильо; 3. Камоцци; 4. Коломер; 5. М.Джустрибо (Е); 6. Т.Нарита (J, оба —"Бета"). VII этап, Бильбао, Испания, 18 июня: 1. Коломер; 2. Таррес; 3. Ахвала; 4. Понс; 5. Лампкин; 6. Мильо. Положение после семи этапов: 1. Коломер — 124 очка; 2. Таррес — 122; 3. Ахвала — 95; 4. Лампкин — 79; 5. Мильо — 75; 6. Понс — 71; 7. Камоцци — 59; 8. Колли — 49; 9. Босис — 38; 10. Нарита — 37.

ЭНДУРО

Чемпионат мира

III этап, Северино, Италия, 13—14 мая, класс 125 см³: 1. С.Пассери (I, "Кавасаки"); 2. П.Феллегара (I, "Хонда"); 3. П.Сильван (SF, "Хускварна"); 4. Дж.Грассо (I, "Ямаха"); 5. П.Михалик (PL, TM); 6. М.Синьорелли (I, КТМ). Класс 250 см³: 1. С.Петерансель (F, "Ямаха"); 2. Т.Пеллегринелли (I, "Хускварна"); 3. Дж.Зала (I, КТМ); 4. Ф.Сковоло (I, "Ямаха"); 5. П.Эдмондсон (GB, "Гас-Гас"); 6. Д.Галлино (I, "Хонда"). Класс 350 см³ четырехтактные: 1. М.Ринальди (I, КТМ); 2.А.Эрикссон (S, "Хусаберг"); 3. А.Николи (I); 4. К.Буле (F); 5. С.Юнссон (S, все — "Хускварна"); 6. Б.Уолтон (GB, "Хусаберг"). Класс 600 см³ четырехтактные: 1. Я.Катринак (SK, "Хускварна"); 2. Ф.Фариоли (I, КТМ); 3. К.Тиайнен (SF, "Хускварна"); 4. П.Янссон (S, "Хусаберг"); 5. О.Галлардо (Е, "Хускварна"); 6. Д. фон Зитцевитц (D, КТМ). IV этап, Праде-де-Салар, Франция, 20—21 мая: Класс 125 см³: 1. Феллегара; 2. Сильван; 3. Грассо; 4. Михалик; 5. М.Росси (I,

СТАТИСТИКА

TM); 6. Р.Ларссон (S, "Сузуки"). Класс 250 см³: 1. Зала; 2. Д.Фретиг (F, "Хускварна"); 3. Ц.Эскориоль (F, "Хонда"); 4. Эдмондсон; 5. Пеллегринелли; 6. Я.Бернар (F, КТМ). Класс 350 см³ четырехтактные: 1. Эрикссон; 2. Ринальди; 3. Николи; 4. Юнссон; 5. Б.Карлссон (S, "Хусаберг"); 6. Буле. Класс 600 см³ четырехтактные: 1. Тиайнен; 2. Катринак; 3. Янссон; 4. фон Зитцевитц; 5. Х.Рома (Е, КТМ). Положение после четырех этапов. Класс 125 см³: 1. Сильван — 126 очков; 2. Грассо —112; 3. Пассери — 111; 4. Феллегара — 110; 5. Михалик — 104. Класс 250 см³: 1. Зала — 149; 2. Пеллегринелли — 113; 3. Эдмондсон — 93; 4. Петерансель — 92; 5. Сковоло — 89. Класс 350 см³ четырехтактные: 1. Ринальди — 137; 2. Николи — 132; 3. Эрикссон — 128; 4. Юнссон — 109; 5. Буле — 83. Класс 600 см³ четырехтактные: 1. Тиайнен — 149; 2. Катринак — 136; 3. Галлардо — 91; 4. Янссон — 89.

МОТОКРОСС

Чемпионат мира

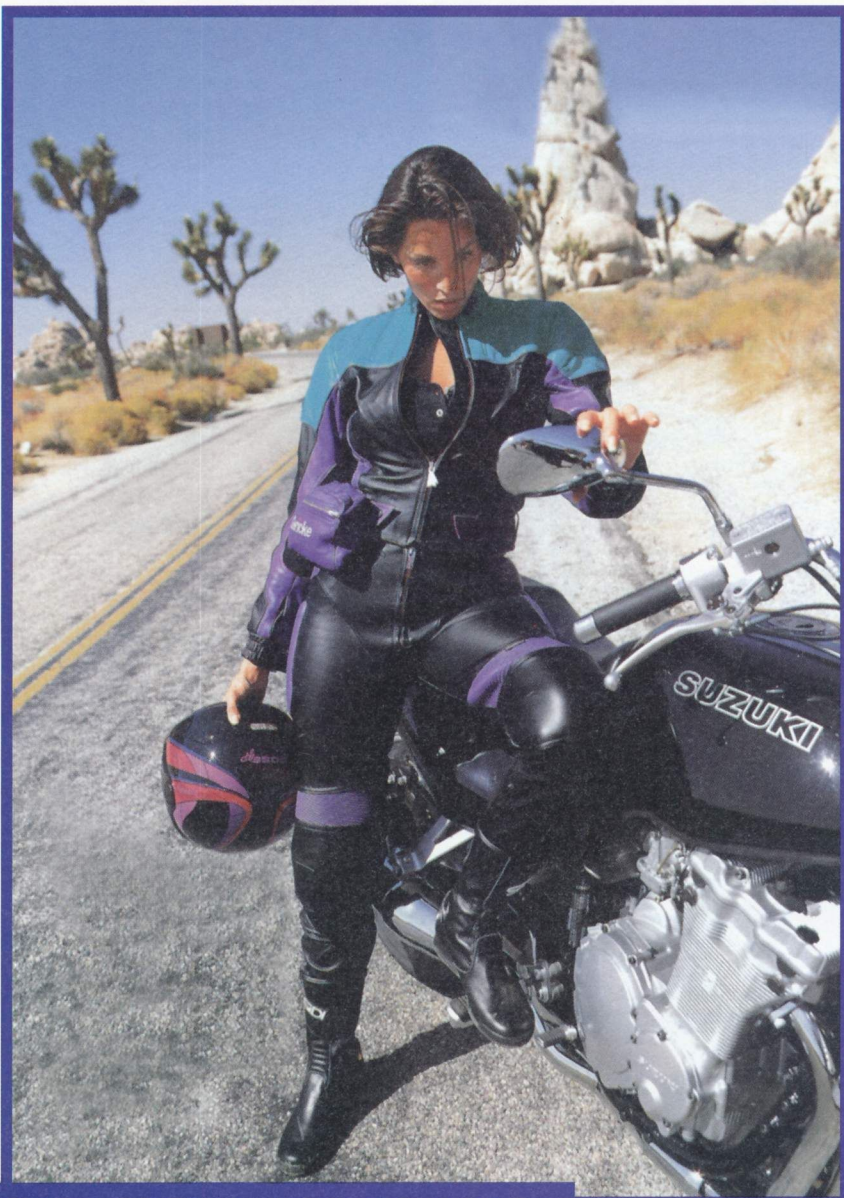
Мотоциклы с коляской I этап, Туар, Франция, 23 апреля. 1-й заезд: 1. Х.Барат—Т.Беллоу (F, "VMC-Кавасаки"); 2. А.Фюрер—А.Кесер (CH, "JHR-Кавасаки"); 3. К.Вайнманн—Т.Вайнманн (D); 4. А.Ленерр—Р.Вебер (CH, оба — EML-КТМ); 5. В.Кюль—Й.Циммерманн (D, EML); 6. К.Хюссер—Д.Мойрер (CH, VMC-КТМ). 2-й заезд: 1. Вайманн—Вайнманн; 2. Дж.Брустманн—А.Бухер (D, EML-КТМ); 3. К.Фюссенеггер—Дж.Мейсбюргер (A, EML); 4. М.Гельц—Х.-Р.Штеттлер (D/CH, "VMC-Забель"); 5. Ленерр—Вебер; 6. К.Виттманн—А.Целлингер (A, "EML-Забель"). II этап, Бетekom, Бельгия, 7 мая. 1-й заезд: 1. Фюрер—Кесер; 2. Э.Венингер—Л.Пеппингхаус (D, EML); 3. Брустманн—Бухер; 4. Фюссенеггер—Мейсбюргер; 5. Гельц—Штеттлер; 6. Вайнманн—Вайнманн. 2-й заезд: 1. Вайнманн—Вайнманн; 2. Фюрер—Кесер; 3. Фюссенеггер—Мейсбюргер; 4. Дж.Янссен—В.Янссен (NL, BSU-КТМ); 5. Гельц—Штеттлер; 6. Барат—Беллоу.

Чемпионат России

Профессиональные команды

Высшая лига

I этап, Магнитогорск, 4 июня. Подростки (80 см³). 1-й заезд: 1. Д.Виноградов ("Металлург", Магнитогорск); 2. А.Худяков ("Кировец", Копейск); 3. А.Блынский ("Полимер", Чапаевск); 4. А.Баев (СТЦ, "Кемерово"); 5. Д.Мешин ("Полимер", Чапаевск); 6. А.Старостин (СНПЗ, Сызрань). 2-й заезд: 1. Виноградов; 2. Старостин; 3. Худяков; 4. Баев; 5. А.Клейменов ("Лукойл", Лангепас); 6. Мешин. Юниоры (125 см³). 1-й заезд: 1.С.Гарин (СДЮСТШ, Челябинск); 2. А.Наумов ("Полимер", Чапаевск); 3. А.Перепечаяев ("Леста-Кросс", Златоуст); 4. А.Сафонов ("Черниговец", Березовский); 5. А.Блохин (СТЦ, Кемерово); 6. С.Грачев ("Лукойл", Лангепас). 2-й заезд: 1. Гарин; 2. В.Тонков; 3. К.Кунаев (оба — СДЮСТШ, Челябинск); 4. Блохин; 5. Грачев; 6. Наумов. Мужчины (250 см³). 1-й заезд: 1. С.Евдокимов ("Металлург", Магнитогорск); 2. А.Ледовской (СДЮСТШ, Челябинск); 3. Ю.Зырянов ("Кировец", Копейск); 4. В.Губарев (СДЮСТШ, Челябинск); 5. М.Самарский ("Полимер", Чапаевск); 6. Н.Чурин (СДЮСТШ, Челябинск). 2-й заезд: 1. В.Дементьев ("Металлург", Магнитогорск); 2. Ледовской; 3. Евдокимов; 4. Чурин; 5. А.Пронин ("Черниговец", Березовский); 6. Губарев. Командный зачет: 1. СДЮСТШ (Челябинск) — 568 очков; 2. "Металлург" (Магнитогорск) — 528; 3. "Полимер" (Чапаевск) — 511; 4. СТЦ (Кемерово) — 484; 5. "Лукойл-Лангепаснефтегаз" (Лангепас) — 396; 6. "Кировец" (Копейск) — 371. II этап, Челябинск, 10 июня. Подростки (80 см³): 1-й заезд: 1. Виноградов; 2. Старостин; 3. Клейменов; 4. Худяков; 5. Мешин; 6. Баев. 2-й заезд: 1. Виноградов; 2. Мешин; 3. Худяков; 4. Клейменов; 5. Баев; 6. Блынский. Юниоры (125 см³). 1-й заезд: 1. Наумов; 2. Тонков; 3. Грачев; 4. Кунаев; 5. Гарин; 6. А.Гурин ("Металлург", Магнитогорск). 2-й заезд: 1. Гарин; 2. Грачев; 3. Тонков; 4. Перепечаяев; 5. А.Шаров ("Металлург", Магнитогорск); 6. Блохин. Мужчины (250 см³). 1-й заезд: 1. Ледовской; 2. Евдокимов; 3. А.Платонов (СДЮСТШ, Челябинск); 4. Самарский; 5. Зырянов; 6. Пронин. 2-й заезд: 1. Евдокимов; 2. Ледовской; 3. Дементьев; 4. Чурин; 5. Платонов; 6. Губарев. Командный зачет: 1. СДЮСТШ — 559 очков; 2. "Металлург" — 543; 3. "Полимер" — 497; 4. СТЦ — 460; 5. "Лукойл-Лангепаснефтегаз" — 426; 6. СНПЗ—СВВАУЛ (Сызрань) — 410. III этап, Копейск, 11 июня. Подростки (80 см³). 1-й заезд: 1. Виноградов; 2. Старостин; 3. Клейменов; 4. Худяков; 5. Мешин; 6.Баев. 2-й заезд: 1. Виноградов; 2. Мешин; 3. Худяков; 4. Клейменов; 5. Баев; 6. С.Елтышев (СДЮСТШ, Челябинск). Юниоры (125 см³). 1-й заезд: 1. Гарин; 2. Наумов; 3. Тонков; 4. Шаров; 5. Грачев; 6. Гурин. 2-й заезд: 1. Гарин; 2. Тонков; 3. Наумов; 4. Кунаев; 5. Шаров; 6. Гурин. Мужчины (250 см³). 1-й заезд: 1. Ледовской; 2. Евдокимов; 3. Пронин; 4. Платонов; 5. Гурин; 6. Зырянов. 2-й заезд: 1. Дементьев; 2. Ледовской; 3. Евдокимов; 4. Чурин; 5. Пронин; 6. Зырянов. Командный зачет: 1. СДЮСТШ — 588 очков; 2. "Металлург" — 561; 3. "Полимер" — 504; 4. СТЦ — 443; 5. "Кировец" — 425; 6. "Лукойл-Лангепаснефтегаз" — 383. Положение после трех этапов: Подростки (80 см³): 1. Виноградов — 270 очков; 2. Худяков — 238; 3. Мешин — 227; 4. Клейменов — 226; 5. Баев — 218; 6. Блынский — 201. Юниоры (125 см³): 1. Гарин — 261 очко; 2. Наумов — 237; 3. Тонков — 231; 4. Грачев — 217; 5. Перепечаяев — 196; 6. Гурин — 192. Мужчины (250 см³): 1. Ледовской — 258 очков; 2. Евдокимов — 254; 3. Дементьев — 229; 4. Чурин — 209; 5. Зырянов — 209; 6. Пронин - 206. Командный зачет: 1. СДЮСТШ — 1715 очков; 2. "Металлург" — 1632; 3. "Полимер" — 1512; 4. СТЦ — 1387; 5. "Лукойл-Лангепаснефтегаз" — 1205; 6. "Кировец" — 1181.



**КОМПАНИЯ
«БЕМО ИНТЕРНЭШНЛ»
ПРЕДСТАВЛЯЕТ:**



МОТОЦИКЛЫ ЧЕМПИОНОВ !

Кроссовые модели
1994—1995 годов,
по желанию заказчика
специальная подготовка
«Тюнинг»

А также:
ЭНДУРО,
ЧОППЕРЫ,
СУПЕРБАЙКИ,

BIETTE

**Шлемы
и мотоциклетные
аксессуары**



Адрес: Москва,
ул. Крылатская, д.10.
Салон «СУЗУКИ»
Тел./факс: 149-26-77
149-90-64

апр 15

моторные масла высшего класса



полусинтетическое
моторное масло,
также для дизельных
двигателей и
двигателей с турбо-
наддувом.



полностью синтетическое
моторное масло
наивысшего класса для
круглогодичного
использования.



минеральное масло
высшего класса.

По вопросам поставок смазочных
материалов фирмы "TEBOIL"
обращаться:
АОЗТ "НАФТАТРАСТ"
тел. (095) 244-16-84,
тел./факс 244-14-95.

АОЗТ "АЛВИАН"
тел. (095) 954-06-58,
факс 954-06-57.

TEBOIL

Финский специалист по маслам