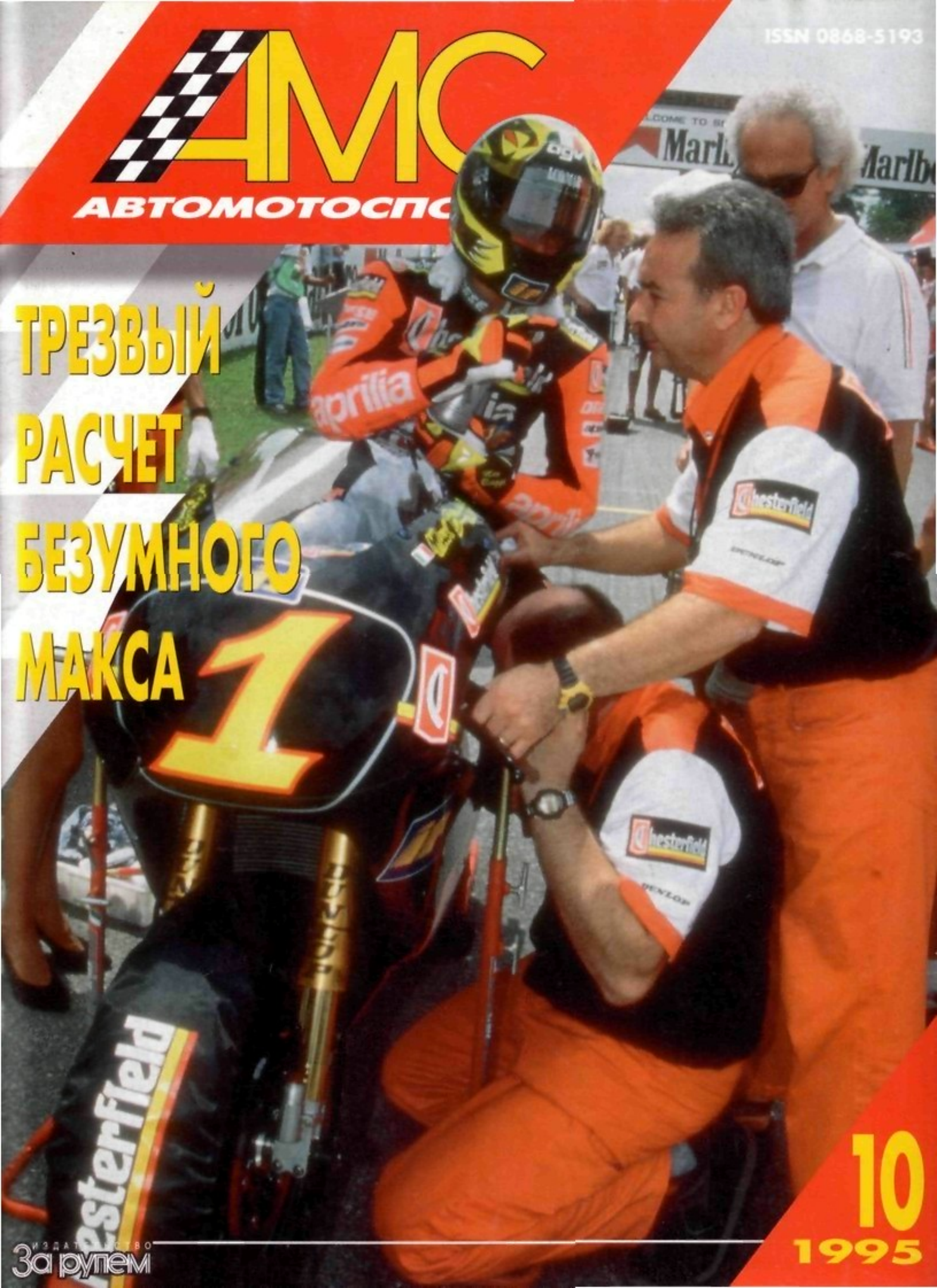


АМС

АВТОМОТОСПОРТ

ТРЕЗВЫЙ
РАСЧЕТ
БЕЗУМНОГО
МАКСА



10
1995

СРЕДИ БЕСКРА

Позади остались устрашающе суровые скалы гренландского побережья, флотилия айсбергов, бороздящая территориальные воды Канады, фантастические, совершенно неземные ландшафты Ньюфаундленда. Из иллюминатора "Боинга", с высоты в десять километров они казались не более чем кадрами видового фильма — невероятно красивые и столь же далекие.

А впереди нас ждал Детройт. Где-то там, в окрестностях автомобильной столицы Америки, должна состояться 500-мильная гонка, 13-й этап "Всемирной серии РРГ Инди Кар".



ИЙНИХ ПОЛЕЙ

А. МЕЛЬНИК
Фото С. ДЕНУЛЕ (DPPI)



Воображение уже рисовало современный трек, вписанный в сверхиндустриальный пейзаж. Дымящие трубы, бескрайние площадки готовой продукции всемирно известных автогигантов, толпы рабочих "Форда" и "Крайслера", спешащих после смены занять места на трибунах вокруг трассы. Кто бы мог подумать, что преодолев девять часовых поясов, мы окажемся в тишайшем, немного даже сонном уголке, где упоительно пахнет сеном и — может быть, не так упоительно, но столь же крепко — навозом. Среди кукурузных полей, элеваторов и аккуратных коровников. "Добро пожаловать на самую быструю в

подыскать гостиницу поближе к трассе? Навивные! Откуда нам было знать, что в этом самом Бруклине всего-то три с половиной дома?! Шутка, конечно. Домов там десятка три, не меньше. Да еще мельница, элеватор, две мастерские по починке тракторов...

В кондиционированном блаженстве "Тойоты" мы ловко лавировали между огромными (в один, два, а иногда три прицепа) и стремительными автопоездами. Открывать окно было страшно. Во-первых, жара, солнце палит немилосердно, а во-вторых, представляете, какой воздух должен быть над шестиполосным хайвеем, по которому несутся стада дизельных мастодонтов!

И все же мой коллега, спортивный ком-

на Рузвельта, мы свернули на местную М-50. Неширокую, но ухоженную дорогу, по обочинам которой ежеминутно сменяли друг друга знаки "обгон запрещен" и "обгоняй с осторожностью", обступали то небольшие рощи, то поля "царицы-кукурузы". Каждые четыре-пять миль появлялась аккуратная табличка: "Озеро такое-то". И за поворотом открывался тихий, заросший камышом прудик, на бескрайней глади которого с трудом поместилась бы пара уток.

Нельзя сказать, что уж совсем ничего не напоминало о предстоящих гонках. Три небольших дорожных указателя с надписью MIS (это ведь еще нужно додуматься, что аббревиатура означает "Мичиган Интернешнл Спидуэй") да несколько плакатов "Миллер", "Малборо", "Тагит/Скоч" — спонсоров команд "Всемирной серии". Однако на стенах сараев и коровников их яркие пятна смотрелись диковато.

Мы проехали Наполеон — именно эта деревенька отличалась особенно крепким коровьим духом — и, увидев указатель "до Бруклина четыре мили", приготовились попасть в страну гоночных фанов. И вот Бруклин. Маленький, тихий, насквозь прожаренный немилосердным июльским солнцем. Несколько магазинчиков, наиболее заметные из которых — "Лучшие в Мичигане мясные и молочные продукты", "Моторные лодки Крупа", "Трактора и запчасти". На одном из двух городских перекрестков изнывал от жары полицейский в круглой шляпе с широкими полями.

Мы ехали медленно. Не только потому, что боялись пропустить гоночную трассу, но еще из-за трехколесного трактора, тащившего перед нами механические грабли и перегородившего дорогу. Тем не менее через пять минут город кончился. А где же автодром? Где знаменитый на весь мир MIS? Где автобусы с туристами? Где улыбчивые домовладельцы с табличками типа



Скотт Гудьир вновь вернулся за руль "Рейнарда" команды "Тасман Моторспортс". К сожалению, лишь на три гонки.

мире гонку — "Малборо-500" в Бруклин, штат Мичиган!"

Сначала был Энн-Арбор и гостиница "Шератон". Городок — натуральный райцентр, но с десятком современных отелей и собственным университетом. Здесь мы услышали, что до Бруклина добираться не меньше часа, и долго недоумевали — неужели нельзя

ментатор НТВ Алексей Бурков решил рискнуть. Он нажал на кнопку, стекло с легким жужжанием поехало вниз, и салон наполнил вкусный, ни с чем не сравнимый аромат свежескошенного сена.

Но настоящая фантастика началась, когда с простора "междугородного" шоссе I-94, детища Великой депрессии и Франкли-

Один вопрос от АМС

АНДРЕ РИБЕЙРУ

Вы впервые на этой трассе. Ваши впечатления?

— Прекрасный трек. Очень широкий и быстрый. Можно проходить виражи по самым разным траекториям. И здесь вовсе не чувствуется скорость — совсем как в Индианаполисе.



"предлагаю два койко-места на уик-энд, есть горячая вода"? По обе стороны дороги вновь двухметровой стеной стояла "царица полей", а впереди начинался лес.

Все еще недоумевая, мы въехали в неширокую аллею из вековых вязов. Могучие деревья, величественное зрелище, но сейчас нам было не до них — где трасса?! И тут я увидел картину, которую не забуду до конца своих дней. Деревья расступились, открыв взору склон холма, за вершиной которого возвышались, будто край гигантского диска инопланетной "летающей тарелки", трибуны автодрома.

Я видел места покрасивей Ирландских холмов, на которых расположен мичиганский трек. И более интересные. Но ни разу

ЛИН СЕНТ-ДЖЕЙМС

Что вы думаете об ограничении давления наддува, которое организаторы решили ввести на этой гонке?

— О, спросите лучше моих инженеров, им виднее! Хотя вообще-то снижение мощности должно мне помочь.

— ни в насквозь пропитанном гоночными традициями Сильверстоуне, ни в уютной гостинице рядом с Имолой, ни тем более в Эшториле или на "Хунгароринге" я не встречал такой замечательной атмосферы.

Приехав на формулу 1 — неважно, в качестве зрителя, журналиста, водителя грузовика гоночной команды — вы чувствуете необыкновенную важность происходящего. Все вокруг серьезны, в высшей степени профессиональны, мысли десятков тысяч людей устремлены в одном направлении, сам воздух словно струится и дрожит от напряжения. А на "Мичиган Интернэшнл" я приехал будто к бабушке на дачу — так здесь было хорошо и спокойно.

Только представьте на минуту: четверг, огромные (на 50 тысяч автомобилей) стоянки заполнены едва на одну десятую, по треку с утробным грохотом носятся "доджи" участников серии IROC, и над всем этим в синем-синем небе, широко расправив могучие крылья, парит орел...

Удивительное это сочетание — самые быстрые в мире гонки, современнейшая техника с одной стороны и спокойная, неторопливая, размеренная жизнь сельской глубинки с другой — самая характерная черта гонок "индикаров". Вот, например: органи-

заторы очень гордились новым покрытием трека — двадцать тысяч тонн асфальта, девять миль подъездных дорог, миллионы долларов. И узнав эти цифры, я шел к тоннелю, соединяющему трибуны и боксы. Шел по деревянной лестнице, ступени которой, сложенные из огромных, двухдюймовой толщины досок, потемнели от времени и поскрипывали совсем по-домашнему.

Билет стоил двадцать долларов. А за 35 вы могли, беспрепятственно миновав тоннель, попасть внутрь трека и сколько душе угодно глазеть, щупать, трогать руками, топтать ногами и чуть не пробовать на язык все, что вам заблагорассудится. Нельзя лишь заходить в пресс-центр (зрителям, разумеется). В остальном — полная свобо-

ДЕРРИК УОКЕР (владелец команды)

Что послужило причиной аварии Гордона?

— Поначалу мы думали, что это ошибка Робби. Но внимательно изучив видеозапись, поняли, что во всем виноват нижний рычаг подвески заднего левого колеса. Мы немедленно остановили Кристиана Фиттипальди и усилили подвеску его "Рейнарда".

минут пять мучила Бобби Рейхола — с трехкратным победителем CART хотели сфотографироваться и папа, и мама, и, разумеется, все четверо детей. И один из лучших



Жак Вильнев и в Бруклине оказался на высоте. Неисправность подвески стоила ему 15 кругов отставания. Но канадец не сдался и привез-таки три очка, которые на финише чемпионата вполне могут оказаться на вес золота.

да. Разрешается (и даже, по-моему, всячески поощряется) не только разглядывать, но и расспрашивать, а также похлопывать по плечу любого пилота вне зависимости от степени его "звездности". На наших глазах какая-то особенно бесцеремонная семейка

гонщиков Америки терпеливо сносил все это, причем с лица его не сходила доброжелательная улыбка.

Столь же доступны автомобили. Это вовсе не загадочные "гоночные болиды", напичканные техникой XXI века. Подходите, тро-





Прошлогодний "Пенске" явно не способен обеспечить Стефану Юханссону место в десятке лучших сезона-95. А потому Тони Бетенхаузен, владелец одноименной команды, подумывает о покупке шасси у "Рейнарда".

гайте, стучите, нажимайте и поворачивайте. В машину Брайана Херты заливали топливо, когда я решил выяснить назначение кнопок на рулевом колесе "Рейнарда". Один из механиков мне все подробно объяснил: "Вот эта, красная — радиосвязь с боксами, а черная — для увеличения давления наддува, эта, пониже — наоборот, давление снижает". И пока он мне это объяснял, остальные трое механиков "Чип Ганасси Рэйсинг" терпеливо ждали. Как тут не вспомнить категоричное "Гоу!", на которое я наткнулся в боксах "Вильямса" в Эшториле.

А техкомиссия! Чиновники ФИА наверняка задыхались бы от возмущения — великое таинство проверки машин на соответствие техническим требованиям происходит здесь у всех на глазах, открыто. И привлекает, кстати, немало любопытствующей публики. Да и как не заинтересоваться? "Формулу" загоняют на небольшое возвышение, и пятеро судей с разного рода шаблонами начинают засовывать их в самые разные места под автомобилем. Потом машину катят дальше, на измерение размеров. Специальная электронная система проверяет все до тысячной доли дюйма, а затем на сцене появляется тучный мужчина с гирькой на бечевочке и с необыкновенно важным видом начинает проверять те же

самые размеры. И все это — под веселые шутки главного механика команды.

Не подумайте, что подобное "коловоращение жизни" происходит лишь в преддверии гонки. В отличие опять же от формулы 1, суэта в "индикаровском" пэддоке не замирает со взмахом зеленого стартового флага. Разве что празднующейся публики становится поменьше.

Причем перемещается она отнюдь не только на трибуны. Приблизительно пятая часть любителей автогонок (а как уверяют хозяева трассы, мичиганский трек может

ПОЛ ТРЕЙСИ

Что вы думаете о своей восьмой стартовой позиции?

— Пятьсот миль — долгая дорога. Как и в Индианаполисе, результат здесь очень мало зависит от места на старте.

ЖИЛЬ ДЕ ФЕРРАН

Болельщики уже привыкли видеть вас в первых рядах. А в Бруклине что-то, похоже, не ладится?

— Не хочет ехать машина, и все тут! Заменяли рычаги подвески, амортизаторы — никакого эффекта. Будем думать дальше.

вместить до 350 тысяч человек) и до, и во время, и даже вместо того, чтобы следить за напряженными схватками на трассе, занимается "шопингом". Благо возможностей для этого — уйма. Помимо приблизительно двух десятков торговых точек с так называемыми "официальными сувенирами" у входа на автодром раскинулась целая улица автоприцепов, в которых можно купить всякую всячину с эмблемой твоей любимой команды или изображением гонщика-кумира. Здесь даже продаются приемники, которые позволят вам слушать переговоры пилотов с менеджерами.

Но конечно, какие бы любопытные штучки-дрючки ни предлагали "лотошники", большая часть зрителей приходит (вернее, приезжает на машине; дойти до Бруклина, думаю, может прийти в голову лишь сумасшедшему) на гонки "индикаров" ради самого зрелища.

И нужно сказать, 13 этап, как, впрочем, и дюжина предыдущих гонок нынешнего сезона, не обманул ожиданий болельщиков. Ради такой битвы стоило ехать на Ирландские холмы не только из Индианы или Нью-Йорка, но и из таких далеких от Мичигана штатов, как Вашингтон, Флорида, Колорадо и даже Калифорния (среди тысяч и тысяч автомобилей на стоянках MIS я видел номера и оттуда).

Уже тренировки в пятницу принесли две неожиданности. Лучшее время показал Андре Рибейру, а через четверть часа после того, как бразилец промчался по мичиганскому кольцу со скоростью 371,412 км/ч, тяжелую аварию потерпел Робби Гордон. Американ-

Первая победа Скотта Пруэтта стала и первым успехом покрышек "Файрстоун" с тех пор, как в сентябре 1974 года Ал Анзер-старший в последний раз выиграл на шинах этой фирмы.





Во второй раз в сезоне уже завоеванная, казалось, победа уплывает из рук Ала Анзера.

ца на вертолете отправили в больницу, и целый час никаких известий о его состоянии не поступало. Лишь около четырех стало ясно, что хотя опасности для жизни пилота нет, врачи рекомендовали Робби воздержаться от гонок недельки две. Так еще до старта выбыл из борьбы один из главных претендентов на чемпионское звание.

На следующий день неожиданности продолжались. Квалификация на мичиганском треке проходит в один день и выглядит очень занимательно. Каждому из пилотов (порядок их выхода на трассу определяют жребием) предоставляется право шесть раз проехать по трассе. Три тренировочных круга и сразу три квалификационных. Самая высокая скорость (американцы почему-то недолюбливают минуты и секунды и результаты квалификаций и гонок предпочитают писать в километрах в час) из последних трех идет в зачет.

Сами понимаете, элемент случайности при таком порядке существенно выше, чем, скажем, в Ф1, где каждому дается 12 кругов и час времени. Но ведь тем интереснее, не правда ли? Что же касается соображений безопасности — кто-то, возможно, ска-

жет: случайно оказавшийся впереди тихоходный автомобиль может помешать более быстрым пилотам — то на широком полотне трека проблем с обгоном не бывает, обгоняй — не хочу!

Кроме того, в нынешнем сезоне в чемпионате и аутсайдеров-то настоящих раз, два и обчелся. Блестяще это подтвердил Паркер Джонстон. Выйдя на трассу 14-м, он уже на первом разминочном круге показал высшую скорость, а второй зачетный промчался еще на три километра в час быстрее. А ведь 34-летний американец впервые стартовал в Бруклине и накануне еще участвовал в специальных "тестах для новичков". На счету двукратного чемпиона категории "Лайтс" чемпионата IMSA всего лишь шесть гонок за рулем "индикара" и только три очка. Мало того, его "Рейнард" оснащен шинами "Файрстоун" и мотором "Хонда". Напомним, что в последний раз автомобиль с покрышками "Файрстоун" праздновал победу 21 год назад (и именно здесь, в Бруклине). А "Хонда" ни разу еще не побеждала в чемпионате CART.

Учитывая все эти обстоятельства, очень немногие поставили на Джонстона в воскресной гонке. Наиболее часто в списках местных букмекеров — тотализатор в Бруклине весьма популярен — встречались фамилии Андретти, Вильнева, Трейси, Анзера, Салливана, Фаби. Но Паркер, несмотря на это, очень бодро начал гонку и лидировал до тех пор, пока в его "Рейнарде" не обнаружили проблемы с тормозами.

Но даже когда, не проехав и половины дистанции, Джонстон вынужден был сойти, он выглядел весьма довольным собой. Во всяком случае, едва сняв шлем и перчатки, он уже рассказывал телекорреспонденту ABC о переполюнявивших его чувствах: "Я счастлив и горд! Пусть я сошел, зато впервые в жизни был первым на старте, впервые в жизни лидировал, а за спиной были Андретти, Анзер, Рейхол. Это грандиозное чувство! Не думаю, что победитель будет радоваться больше, чем я!"

Вот тут только Паркер не угадал. Ибо восторг Скотта Прюэтта, впервые в жизни поднявшегося на верхнюю ступеньку пьедестала в гонках "индикаров", вообще не поддается описанию. Причем выиграл он на последних метрах дистанции, после настоящей битвы на протяжении нескольких десятков кругов и победил не кого-нибудь, а самого Анзера...

Возможно, иной читатель упрекнет меня за излишнюю приверженность к жанру путевых заметок в ущерб событийности. Кому-то, может быть, больше по душе скрупулезное описание хода гонки, тем более, что она получилась необычайно насыщенной всякого рода происшествиями. И все же сельская Америка появилась на этих страницах неспроста. Мне кажется, я теперь немножечко лучше понимаю, что такое гонки "индикаров". В

MARLBORO 500

13 этап

Бруклин, США

30 июля

1. С.Прюэтт	USA	Lola T95/07 Cosworth	12	3:07.52.826
2. А.Анзер	USA	Penske PC24 Mercedes Benz	13	-0.056
3. А.Фернандес	MEX	Lola T95/07 Mercedes Benz	11	-1 кр.
4. Т.Фаби	I	Reynard 951 Cosworth	2	-3 кр.
5. Э.Фиттипальди	BR	Penske PC24 Mercedes Benz	17	-5 кр.
6. С.Юханссон	S	Penske PC23 Mercedes Benz	21	-6 кр.
7. Дж.Вассер	USA	Reynard 951 Cosworth	5	-9 кр.
8. Б.Рейхол	USA	Lola T95/07 Mercedes Benz	16	-10 кр.
9. К.Фиттипальди	BR	Reynard 951 Cosworth	25	-11 кр.
10. Ж.Вильнев	CDN	Reynard 951 Cosworth	4	-15 кр.
11. М.Гужельмин	BR	Reynard 951 Cosworth	6	-18 кр.
12. Ж. де Ферран	BR	Reynard 951 Mercedes Benz	15	-24 кр.
14. Б.Лазьер	USA	Lola T94/07 Mercedes Benz	20	-27 кр.

Сошли с круга:	Место на старте:	Причина:
225 А.Дзампедри I	Lola T94/07 Cosworth	24 авария
193 Б.Херта USA	Reynard 951 Cosworth	7 авария
189 Д.Салливан USA	Reynard 951 Cosworth	9 авария
188 Л.Сент-Джеймс USA	Lola T95/07 Cosworth	22 авария
175 Э.Салазар CHI	Lola T95/07 Cosworth	23 мотор
163 Э.Чивер USA	Lola T95/07 Cosworth	18 трансмиссия
139 Х.Маусига J	Reynard 951 Cosworth	26 авария
130 А.Рибейру BR	Reynard 951 Honda	10 эл.сист.
100 П.Джонстон USA	Reynard 951 Honda	1 тормоза
91 П.Трейси CDN	Lola T95/07 Cosworth	8 мотор
57 Р.Боззел BR	Lola T95/07 Mercedes Benz	14 мотор
40 М.Андретти USA	Lola T95/07 Cosworth	3 эл.сист.
5 К.Герреро MEX	Lola T95/07 Cosworth	19 авария

Длина круга: 3218 м. Кругов: 250. Дистанция: 804,5 км. "Полу-позиция": 31.242 (370.807 км/ч). Лидеры: Джонстон — 1-45; Рибейру — 46; Трейси — 47; Фаби — 48; Чивер — 49-50; Джонстон — 51-57; Рибейру — 58-88; Прюэтт — 89-90; Гужельмин — 91-92; Рибейру — 93-128; Прюэтт — 129-131; Анзер — 132-152; Прюэтт — 153-154; Анзер — 155-176; Прюэтт — 177-188; Анзер — 189; Прюэтт — 190-207; Анзер — 208-229; Прюэтт — 230-250. "Плей-кари": 1—2; 6—15; 150—156; 177—187; 194—207; 237—244.

БОББИ РЕЙХОЛ

Вы 14 раз стартуете в Бруклине. Еще не думаете о "заслуженном отдыхе"?

— Вообще-то еще не думал. Но вот сегодня вдруг понял, что здорово постарел. Нажимаю на газ изо всех сил и вроде бы быстро еду, а только восьмое место. Совсем стал старым...

формуле 1 все слегка чересчур: слишком серьезно, слишком опасно, слишком дорого. Большие люди делают большой бизнес, который как-то все заметнее заслоняет сами автотонки. Но разве подобное может произойти среди бескрайних полей, засаженных кукурузой? Окрестные фермеры собрались в воскресный день, будто на ярмарочной площади. Они приехали с женами, чадами и домочадцами, чтобы посмотреть, как Майк и Ал, Бобби и Скотти, Дэнни и Джонни потягуются друг с другом за рулем своих быстрых автомобилей. И до тех пор, пока гонки "индикаров" остаются такими вот "домашними", понятными, близкими обычному американцу — фермеру или шоферу, а не столичному снобу, читающему английские гоночные журналы, — до тех пор они будут популярны в Америке. ■

БРАЙАН ХЕРТА

Вы родились в Мичигане. Трудно ездить перед земляками?

— В начале восьмидесятых я смотрел эту гонку с трибуны! А ездить перед своими — очень даже легко. Особенно на такой великолепной машине, которую подготовила мне команда.

ТРИ КЛЮЧЕВЫХ СЛОВА

А. МЕЛЬНИК
Фото: С. ДЕНУЛЕ (DPPI)

"Двухсотмильные гонки "Всемирной серии" — это вам не этапы чемпионата "Инди Лайтс", в котором я участвовал в прошлом году, — рассказывал нечаянный обладатель первого места на старте "Нью Ингланд-200" Андре Рибейру. — Они длиннее, больше выматывают физически. Здесь очень тонко нужно чувствовать шины, знать, как использовать топливо. Но самая важная их составляющая — терпение. Да, именно терпение — ключевое слово для пилота "индикаров".

Мнение бразильца любопытно не только потому, что с образом автогонщика мы обычно связываем смелость, напор, молниеносную реакцию. Терпение? Это скучное слово скорее из лексикона шахматистов или бегунов-стайеров. Кроме того, Андре — новичок CART, свою первую "пул-позишн" он завоевал всего лишь в пятнадцатый раз сев за руль "индикара". Может быть, он рано сделал выводы?

MILLER GENUINE DRAFT 200

14 этап | Лексингтон, США | 13 августа

1. А. Анзер	USA	Penske PC 24 Mercedes Benz	8	1:44.04,774
2. П. Трейси	CDN	Lola T95/06 Cosworth	7	—2,037
3. Ж. Вильнев	CDN	Reynard 951 Cosworth	1	—9,487
4. А. Фернандес	MEX	Lola T95/06 Mercedes Benz	11	—10,709
5. Б. Херта	USA	Reynard 951 Cosworth	2	—13,793
6. М. Гужельмин	BR	Reynard 951 Cosworth	4	—14,664
7. Х.-М. Фанхио II	RA	Reynard 951 Cosworth	14	—26,015
8. Р. Гордон	USA	Reynard 951 Cosworth	5	—27,529
9. Дж. Вассер	USA	Reynard 951 Cosworth	10	—42,486
10. Э. Чивер	USA	Lola T95/06 Cosworth	23	—1:00,819
11. С. Прютт	USA	Lola T95/06 Cosworth	21	—1 кр.
12. С. Гудьер	CDN	Reynard 951 Honda	19	—1 кр.
13. Э. Салазар	CHI	Lola T95/06 Cosworth	24	—1 кр.
14. А. Драмледри	I	Lola T94/06 Cosworth	28	—2 кр.
15. Х. Маусита	J	Reynard 951 Cosworth	26	—2 кр.
16. Э. Башелар	B	Lola T94/06 Cosworth	27	—2 кр.
17. Т. Фаби	I	Reynard 951 Cosworth	16	—3 кр.
18. К. Гереро	MEX	Lola T95/06 Cosworth	25	—3 кр.

Ссылка:			Место	Причина:
Круг:			на старте:	
79 М.Андретти	USA	Lola T95/06 Cosworth	3	мотор
74 Р.Боззел	BR	Lola T95/06 Mercedes Benz	13	мотор
65 Э.Фиттипальди	BR	Penske PC24 Mercedes Benz	18	мотор
62 М.Гримо	BR	Lola T95/06 Mercedes Benz	22	—
61 С.Юханссон	S	Penske PC23 Mercedes Benz	17	мотор
49 Ж. де Ферран	BR	Reynard 951 Mercedes Benz	6	мотор
46 К.Фиттипальди	BR	Reynard 951 Cosworth	15	пожар
38 Б.Рейхол	USA	Lola T95/06 Mercedes Benz	9	авария
32 А.Рибейру	BR	Reynard 951 Honda	12	пожар
0 П.Джонстон	USA	Reynard 951 Honda	20	авария
Не прошел квалификацию:				
Х.Штримбергер	A	Reynard 941 Cosworth	1:11,751	

Длина круга: 3620 м. Кругов: 83. Дистанция: 300,46 км. "Пул-позишн": 1:06,836 (193,907 км/ч). Лидеры: Вильнев — 1-29; де Ферран — 30-31; Андретти — 32-59; Вильнев — 60; Трейси — 61-62; Анзер — 63-69; Андретти — 70-79; Анзер — 80-83. "Пейс-кар": 39—44.

Но вот поди ж ты, весь ход нынешнего сезона подтверждает правоту Рибейру. Причем терпение свойственно, казалось бы, прежде всего опытным пилотам, однако, помогает оно зеленому юнцу, Жаку Вильневу, который все больше увеличивает отрыв от соперников. А вот его маститым оппонентам этого качества подчас не хватает.

На 39 круге "пивного" Гран-при "Миллер Дженьюин Драфт 200" в Лексингтоне Бобби Рейхол настиг бело-голубой "Рейнард" канадца и попытался его обойти. Вильнев, еще два круга назад уверенно возглавлявший гонку, после остановки в боксах столкнулся с проблемами — рулевое управление и особенно тормоза работали из рук вон плохо. Жак уже вынужден был пропустить Майкла Андретти и Жиля де Феррана, а вот теперь его атаковала черная "Лола" Рейхола.

В восьмом повороте Бобби догнал соперника, поравнялся с ним, но шедший внутри автомобиль канадца стал сползать к наружному краю левого поворота и вытолкнул "Лолу" на обочину.

Покинув обломки своей машины, Рейхол специально дождался, пока Вильнев еще раз проедет мимо, чтобы сердито погрозить ему пальцем. Сердиться Бобби должен в первую очередь на себя. Опыт трехкратного чемпиона CART должен был подсказать ему, что у шедшего впереди канадца трудности с тормозами. Но чтобы сохранить шансы на четвертый титул, Рейхолу нужно было побеждать. А для этого — поскорее обойти Жака и в погоню за де Ферраном и Андретти! 42-летний пилот не захотел ждать удобного момента и бросился в атаку...

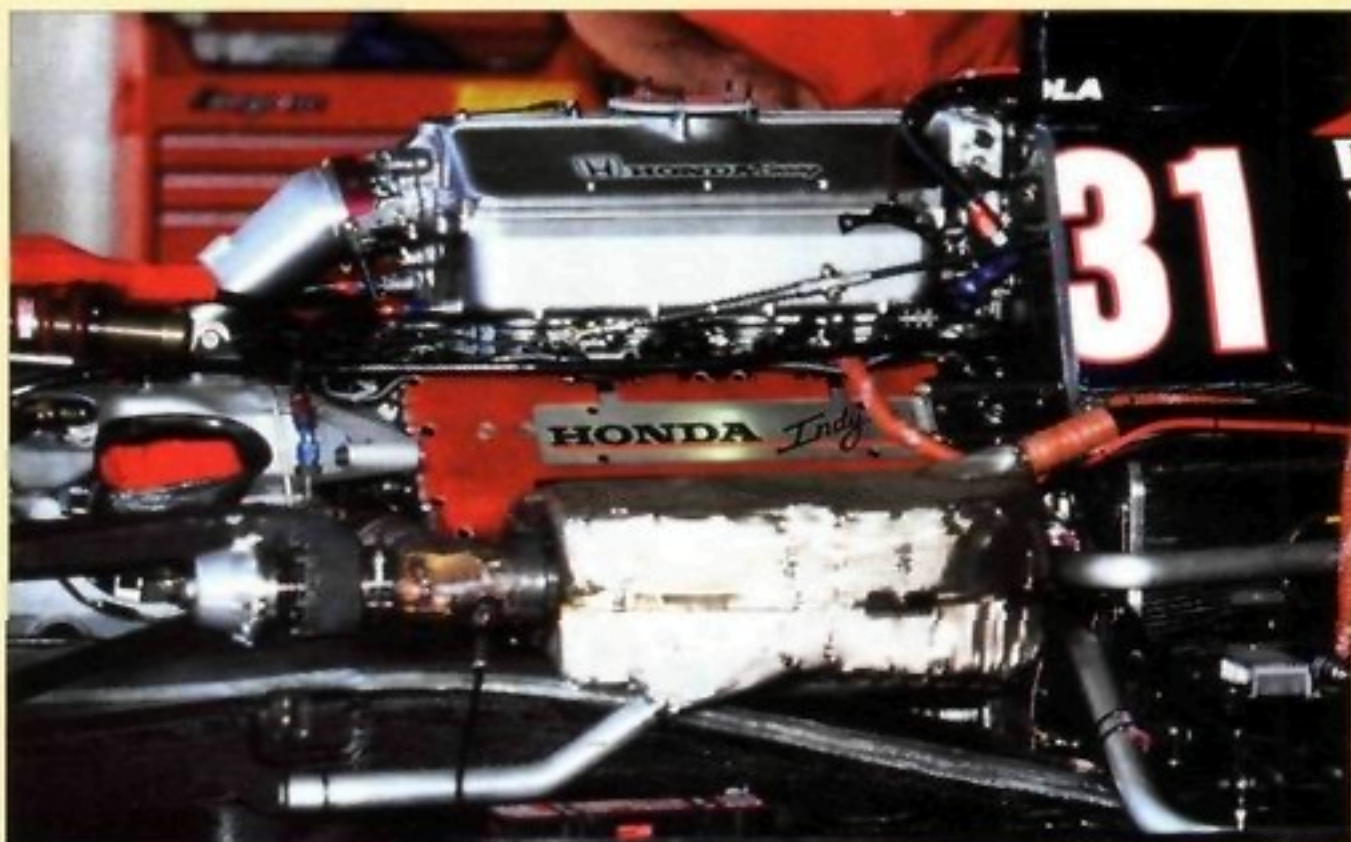
Вот и Андретти выдержки не хватило. На "раненый" автомобиль Вильнева он набросился как коршун. Несколько поворотов подряд беспощадно и крайне рискованно его терзал, а обходя наконец, тут же умчался вперед. Терпение никогда не входило в число главных добродетелей Майкла. Даже странно, ведь его отец отличался удивительно мягким стилем вождения, всегда бережно "вслушивался" в машину. Старший же сын Марио исповедует совсем другую философию: газ в пол и вперед!

Неудивительно, что именно Майкл чаще других в нынешнем сезоне возглавлял караван гонщиков — 18 раз, 382 круга. Но вот до финиша сумел добраться лишь семь раз. В Лексингтоне его "Лола" выдержала 78 кругов. "Я нажимал так сильно, как только мог. Но за четыре круга до финиша мотор вдруг отказал. Это было настоящим шоком..." — обхватив голову руками, Андретти сидел рядом с трассой, все еще не в силах поверить в очередное поражение.

А его вечный соперник Ал Анзер довольно улыбался: "Вот я и дождался праздника на своей улице! После неприятностей, выпавших на мою долю в "Мид Огайо Спорт Кар Корс", это невероятная удача".

Путь "маленького Ала" к 29 победе в гонках "индикаров" действительно не был усеян розами. Он пробил

Двигатель "Хонда" в будущем сезоне будет установлен на автомобилях по крайней мере четырех команд.



покрышку еще... до старта! И был вынужден менять колеса, когда соперники устремились на круг прогрева. Потом чемпион столкнулся с неполадками в рулевом управлении и был вынужден трижды заезжать в боксы, в то время как лидеры побывали там только по два раза.

Не меньше пришлось вытерпеть и Вильневу. Но с барахлящими тормозами он все же умудрился добраться до финиша третьим и увеличил свой отрыв от Рейхола с 30 до 45 очков.

Правда, через неделю, на старте 200-круговой гонки в Лаудоне, он стоял лишь 15-м. Кто-то, может быть, подумал, что имея в кармане контракт с "Вильямсом", канадец позволил себе расслабиться. Ничуть не бывало. "Мы сегодня были не слишком быстры, — как обычно, рассудительно говорил Жак после квалификационных заездов. — Но битва за титул продолжается. И пока она не завершится, я не думаю о предстоящем сезоне. Впрочем, даже если бы я и не претендовал на чемпионское звание, у меня ведь остаются обязательства перед командой, спонсорами. Я должен завершить сезон как можно лучше. Тем более, что для этого есть все предпосылки — команда подготовила мне прекрасный автомобиль. На нем даже не нужно быть особенно агрессивным".

Спокойствию лидера немало способствовали неудачи соперников. Ни Рейхол, ни Анзер, ни Андресетти не сумели занять места в первых рядах стартового протокола. И в тренировочных заездах в пятницу, и в субботней квалификации отличались другие — Скотт Прютт, Адриан Фернандес, Джимми Вассер, Брайан Херта, Тео Фаби. И конечно же, Рибейру.

Бразилец удивил всех еще в Бруклине, заработав там очко за наибольшее число кругов лидерства. А на коротком, длиной чуть больше мили, треке "Нью Гэмпшир Интернэшнл Спидуэй" он на 0,287 секунды улучшил прошлогоднее достижение Эмерсона Фиттипальди. "С каждой гонкой мы становимся все более конкурентоспособными, — сказал Андре после этого успеха. — Думаю, попасть на пьедестал лишь дело времени".



Эмерсон Фиттипальди и Андре Рибейру — только этим двоим из семерых бразильцев-участников нынешнего первенства удавалось побеждать.

По правде говоря, на новичка все же не особенно рассчитывали. И никто не удивился, когда едва лишь стартер взмахнул зеленым флагом, опытный Фаби сумел первым вклиниться в поворот. А вскоре бразильца стали теснить Гордон, Прютт, Андресетти, Кристиан Фиттипальди.

Но черно-красный "Рейнард" под номером 31 пребывал в тени не так уж долго. Откатился назад Фаби — сломался гайковерт во время смены колес, — потерпел аварию Прютт, не выдержали темпа гонки пилоты "Уокер Моторспортс" Гордон и Фитти-младший. А на 88 круге лидировавшего в тот момент Андресетти догнал Рибейру.

12 кругов продолжалась красивейшая борьба. Майкл, используя весь свой опыт и толкучку на треке, сопротивлялся отчаянно. Но вскоре вынужден был уступить: "С полным баком я еще мог с ним поспорить, — признался экс-чемпион CART после финиша, — но чем меньше оставалось топлива, тем заметнее становилась разница в скорости наших машин".

В конце концов Андре опередил своего грозного соперника почти на круг, и лишь авария аутсайдеров Марко Греко и Бадди Лазьера буквально за минуту до

❖ Столкновение с автомобилем Лин Сент-Джеймс на треке Бруклина закончилось для Дэнни Салливан переломом костей таза. Хирургам пришлось вставить пилоту две металлических пластины, и уже через две недели 45-летний гонщик покинул больницу в Индианаполисе.

❖ За рулем "Рейнарда" команды "ПакВест" американца заменил племянник пятикратного чемпиона мира формулы 1 Хуан-Мануэль Фанхио II. И в первой же гонке, в Лексингтоне, 37-летний аргентинец занял 7 место.

❖ Очередной рекорд посещаемости

был установлен в Лексингтоне. Трассу "Мид Огайо" посетили 63359 зрителей.

❖ На пятнадцати этапах сезона — девять победителей и девять обладателей "поул-позишн". Кроме того, в шести трековых гонках шестеро разных пилотов первыми стояли на старте, и так же шестеро приходили к финишу первыми. Такого в истории CART еще не было.

❖ Победив в Лаудоне, Рибейру получил 105 тысяч долларов — "джекпот", накопившийся за семь этапов, на которых обладатель "поул-позишн" не мог выиграть гонку.

NEW ENGLAND 200

15 этап

Лаудон, США

26 августа

1. А.Рибейру	BR	Reynard 951 Honda	1	1:34.36.192
2. М.Андресетти	USA	Lola T95/07 Cosworth	9	—14.482
3. А.Анзер	USA	Penske PC24 Mercedes Benz	17	—1 кр.
4. Ж.Вильнев	CDN	Reynard 951 Cosworth	15	—1 кр.
5. Э.Фиттипальди	BR	Penske PC24 Mercedes Benz	16	—1 кр.
6. Дж.Вассер	USA	Reynard 951 Cosworth	6	—2 кр.
7. Ж. де Ферран	BR	Reynard 951 Mercedes Benz	8	—2 кр.
8. К.Фиттипальди	BR	Reynard 951 Cosworth	5	—2 кр.
9. Р.Гордон	USA	Reynard 951 Cosworth	4	—3 кр.
10. Б.Рейхол	USA	Lola T95/07 Mercedes Benz	20	—3 кр.
11. М.Гужельмин	BR	Reynard 951 Cosworth	7	—4 кр.
12. Т.Фаби	I	Reynard 951 Cosworth	2	—4 кр.
13. Э.Салазар	CHI	Lola T95/07 Cosworth	25	—4 кр.
14. А.Дзампедри	I	Lola T94/07 Cosworth	19	—5 кр.
15. Х.-М.Фанхио II	RA	Reynard 951 Cosworth	12	—6 кр.
16. К.Гереро	MEX	Lola T95/07 Cosworth	22	—7 кр.
17. Э.Чивер	USA	Lola T95/07 Cosworth	18	—9 кр.
18. Р.Боззел	BR	Lola T95/07 Mercedes Benz	13	—9 кр.
19. Б.Херта	USA	Reynard 951 Cosworth	11	—11 кр.
22. Х.Маусита	J	Reynard 951 Cosworth	26	—16 кр.

Сошли:	Место:	Причина:
Круг:	на старте:	
184 М.Греко	BR	Lola T95/07 Mercedes Benz 21 авария
184 Б.Лазьер	USA	Lola T94/07 Cosworth 23 авария
101 П.Трейси	CDN	Lola T95/07 Cosworth 14 мотор
40 С.Прютт	USA	Lola T95/07 Cosworth 3 авария
17 С.Юханссон	S	Penske PC23 Mercedes Benz 24 мотор
0 А.Фернандес	MEX	Lola T95/07 Mercedes Benz 10 авария

Длина круга: 1702 м. Кругов: 200. Дистанция: 340,464 м. "Поул-позишн": 21.466 (285,494 км/ч). Лидеры: Фаби — 1-42; Андресетти — 43-99; Рибейру — 100-122; Андресетти — 123-127; Рибейру — 128-200. "Пейс-кар": 1—10; 41—51; 198—200.

Личный зачет: 1. Вильнев — 168 очков; 2. Рейхол — 114; 3. Андресетти — 113; 4. Анзер — 111; 5. Гордон — 108; 6. Прютт — 95; 7. Трейси — 94; 8. Вассер — 91; 9. Фаби — 79; 10. Гужельмин — 68; 11. Фернандес — 64; 12. Э.Фиттипальди — 61; 13. К.Фиттипальди — 55; 14. Юханссон — 50; 15. Боззел — 46; 16. Рибейру — 38. Заводской: 1. Cosworth — 284; 2. Mercedes Benz — 228; 3. Honda — 38; 4. Menard — 6. Зачет марок: 1. Reynard — 254; 2. Lola — 238; 3. Penske — 159. Кубок Наций: 1. США — 258; 2. Канада — 198; 3. Бразилия — 167; 4. Италия — 82; 5. Мексика — 67; 6. Швеция — 50; 7. Чили — 19; 8. Бельгия — 8; 9—11. Нидерланды, Германия, Аргентина — по 6; 12. Япония — 5; 13. Колумбия — 1.

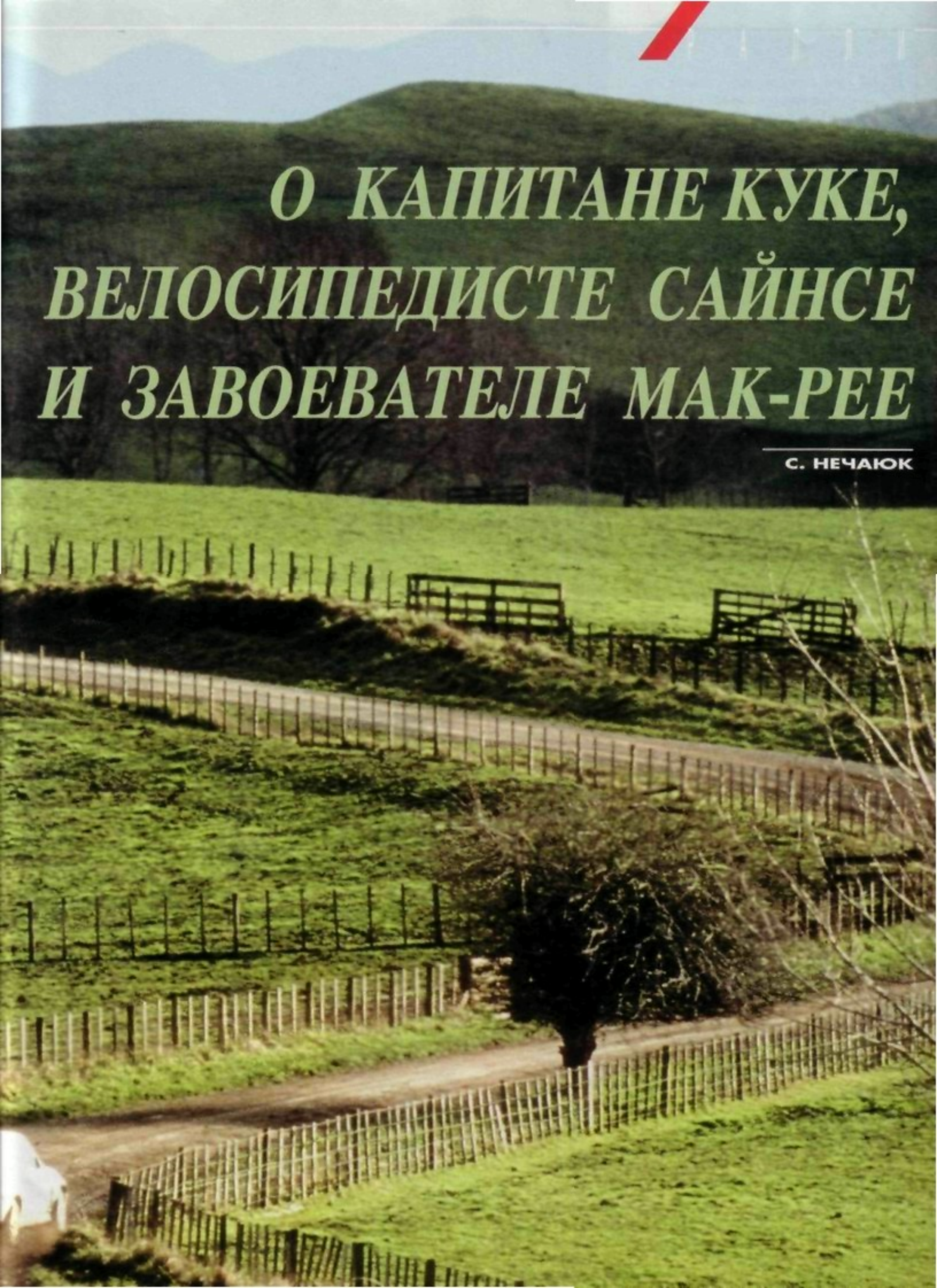
финиша спасла Майкла от возможного обгона.

А уже через пару минут новый герой попал в дружеские объятия механиков и цепкие руки журналистов: "Я старался быть очень, очень терпеливым. Об этом мне постоянно твердил по радио Стив Хорн. И все равно последние круги были страшно трудными". Сам же Хорн, новозеландец, владелец "конюшни" "Тасман Моторспортс" не устал повторять: "Я с самого начала знал, что именно Андре идеально подходит нашей команде. Он такой спокойный..."

Однако каким бы терпеливым, спокойным, рассудительным ни был Рибейру, одни эти качества не обеспечили бы Хорну успех в первом же сезоне участия в гонках "индикаров". Нет сомнения, огромная заслуга принадлежит в этой победе инженерам "Файрстоуна" (шины японо-американской компании на треках выглядят явно предпочтительнее "Гудьира" и "Хонды". Все-го лишь тридцать этапов CART понадобилось японской фирме, чтобы одержать первую победу. А по опыту формулы 1 мы знаем — "Хонда" из тех, кто любое дело доводит до конца. Вот почему не исключено, что в будущем сезоне слова "Файрстоун" и "Хонда" станут ключевыми в гонках "индикаров".



Наверное, если бы Джеймс Кук точно знал, где находится Новая Зеландия, его путь туда вряд ли занял бы намного больше времени, чем понадобилось участникам чемпионата мира по ралли, чтобы добраться с Корсики до Страны киви. Почти три месяца длился перерыв в мировом первенстве из-за того, что стараниями руководства ФИА два классических этапа этих состязаний — в Аргентине и Финляндии были исключены из программы турнира полноприводных машин группы А.



О КАПИТАНЕ КУКЕ, ВЕЛОСИПЕДИСТЕ САЙНСЕ И ЗАВОЕВАТЕЛЕ МАК-РЕЕ

С. НЕЧАЮК

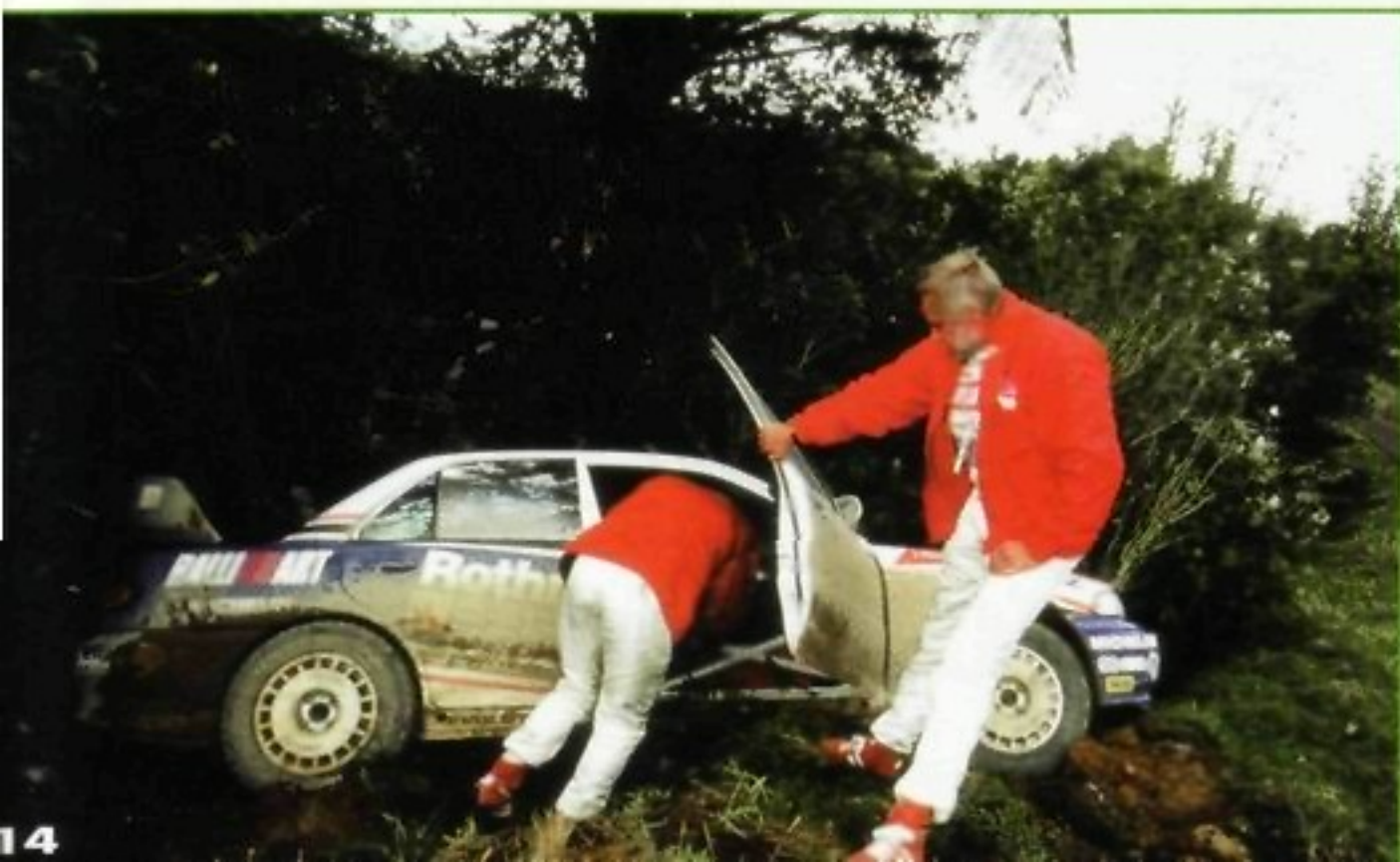
И как часто случалось в далеких плаваниях прошлого, не всем из команды "раллийного корабля" довелось услышать долгожданный крик: "Земля!" По дороге многонациональный экипаж лишился своего "боцмана", простите, лидера — Карлоса Сайнса, опережавшего после французского этапа ближайшего преследователя Юху Канккунена на 12 очков. В начале июня, совершая велосипедную прогулку неподалеку от собственного дома в Мадриде, испанец неудачно упал и порвал сухожилие правого плеча. После операции выяснилось, что двукратный чемпион мира выбыл из строя как минимум на три месяца. К великой досаде шефа "Субару-Продрайв" Дейвида Ричардса, который считал, что "Импреза" в ее нынешнем виде как нельзя лучше подходит к новозеландским проселкам. Вместо Карлоса на старт вышел Ричард Бернс, однако, при всем уважении к молодому англичанину равнозначной эту замену никак не назовешь.

Между тем конкуренты во время вынужденного трехмесячного отпуска не дремали. "Форд" установил на машинах новый активный межосевой дифференциал, опробованный Ари Ватаненом в "Индонезии", и, по словам Делекура, изрядно улучшил параметры турбонаддува, уменьшив время реакции системы на команды водителя. Ориоль целый месяц был занят на тестах и накануне старта уверял, что "Тойота" стала послушней в поворотах и на бугристой дороге, а также шустрее на высоких режимах мотора.

При этом несколько в тени оставались "Мицубиси" и ее вернувшийся после недолгой опалы шеф — Эндрю Коуэн. Все как-то подзабыли, что эта "конюшня", несмотря на отсутствие в Португалии ее лучших пилотов и машин, продолжает лидировать в зачете марок. И команда "трех бриллиантов" незамедлила напомнить о себе: после шести "допов" первого дня ее лидер Томми Мякинен возглавил гонку. Финн, известный мастер зимних ралли, словно вспомнил, что июль в Новой Зеландии — все равно, что январь в Ев-



После того как Томми Мякинен, ставший было отрываться от конкурентов, финишировал в кювете, гонка словно началась сызнова.



ропе. Правда, соперники его не склонны были переоценивать успех Томми.

— На трассе слишком много гравия, намытого дождями, — объяснял свое третье место после первого этапа Ориоль, — и нам, стартовавшим первыми, приходится его разгребать. Меня больше волнует не лидерство Мякинена, а то, что я хоть и на две секунды, но впереди Канккунена.

Веса словам Дидье придавало и то обстоятельство, что вторым, следом за Мякиненем пристроился Шварц, как и француз выступавший на "Тойоте". А Томми и Армин стартовали соответственно седьмым и девятым.

Будто обиженный таким пренебрежительным отношением к себе, финн пообещал, что на следующий день, когда уже он будет ехать первым, картина ничуть не изменится. И в дебюте второго этапа Мякинен доказал, что слов на ветер не бросает: три допа — три победы! На третьем 14-километровом СУ дня новый "летающий финн" обставил "обидчика" Ориоля на 14 секунд. По секунде на километре!

Было ясно, что Томми рискует. На этом са-



Эх, Томми, Томми! Это же не Финляндия. Там тебя на руках бы донесли до финиша. В ралли, где пристрастные зрители порой сами выкапывают на дорогу булыжники перед машинами конкурентов своих любимцев, рассчитывать на такие подарки на чужбине не приходится.

Вторым-то в это время был не кто-нибудь, а почти соотечественник местных болельщиков Колин Мак-Рей. Именно на злополучном для Мякинена допе британец решительно заявил о своих притязаниях на победу в ралли, которое выигрывал до этого уже дважды. У Ориоля он взял 15 секунд, у Шварца — 21, у остальных претендентов на первое место — еще больше.

Чемпион мира Дидье Ориоль старался изо всех сил, показал лучшее время на четырех из пяти оставшихся в тот день допов, но настичь молодого шотландца так и не смог. 12 секунд отставания в любой другой ситуации вряд ли обескуражили бы француза. Но впереди был спецучасток "Моту", которого Дидье не без оснований опасался.

В 150 километрах к северо-востоку от Роторуа, центра цивилизации Маори, лежит дремучий лес Урутава, как называют его местные жители. Там начинается грунтовка, которая через 45 км приведет вас к крохотной деревушке Моту, которая и дала название знаменитому спецучастку. Дорога эта настолько узка, что если поставить автомобиль поперек, передними и задними колесами он окажется, нет, не на обочине, а уже в лесу. Повороты, которые следуют один за одним с монотонностью смены дня и ночи, настолько круты, что проходить их приходится на первой, второй, от силы третьей передачах. А средняя скорость победителей на этом допе, протяженностью почти 45 км, едва превышает 60 км/ч.

Дорога это словно специально придумана для машин "Субару". Их отменная динамика на низких оборотах дает неоспоримое преимущество перед "тойотами", которые намного лучше чувствуют себя на высоких режимах.

Именно здесь два последних года Мак-Рей

мом СУ-9 он, по словам очевидцев, мог как минимум трижды "улететь" со скользкого от дождя гравия. Ну и характерец у этого парня! Помните, как в Швеции, обогнав на заключительном допе своего товарища по команде Эрикссона, он демонстративно отстоял почти минуту у самого финиша, скрупулезно выполняя указания Коузэна пропустить вперед Кеннета.

Да, видно, ралли — это тот вид спорта, где мудрость и трезвый расчет — едва ли не большая добродетель, чем умение гнать во весь опор. На десятом СУ финн вылетел-таки с трассы.

— Я не понимаю, как ухитрился совершить такую глупую ошибку, — на удивление спокойно объяснял происшествие Мякинен. — За два километра до финиша было три узких бугристых правых поворота. Один из них, это я точно помнил, попроще, чем два других. На беду, я их перепутал и вошел в закрученный вираж быстрее, чем надо. Я это сразу понял. Но изменить что-либо было уже не в моих силах. "Мицубиси" заскользила на гравии и задней частью угодила в яму. В том месте оказалось довольно много болельщиков, но они не помогли мне и Сеппо вытащить машину.

"Шотландская угроза" для лидеров чемпионата мира стала вполне реальной после победы Мак-Рей в Новой Зеландии.



закладывал прочный фундамент своих побед в "Новозеландском ралли".

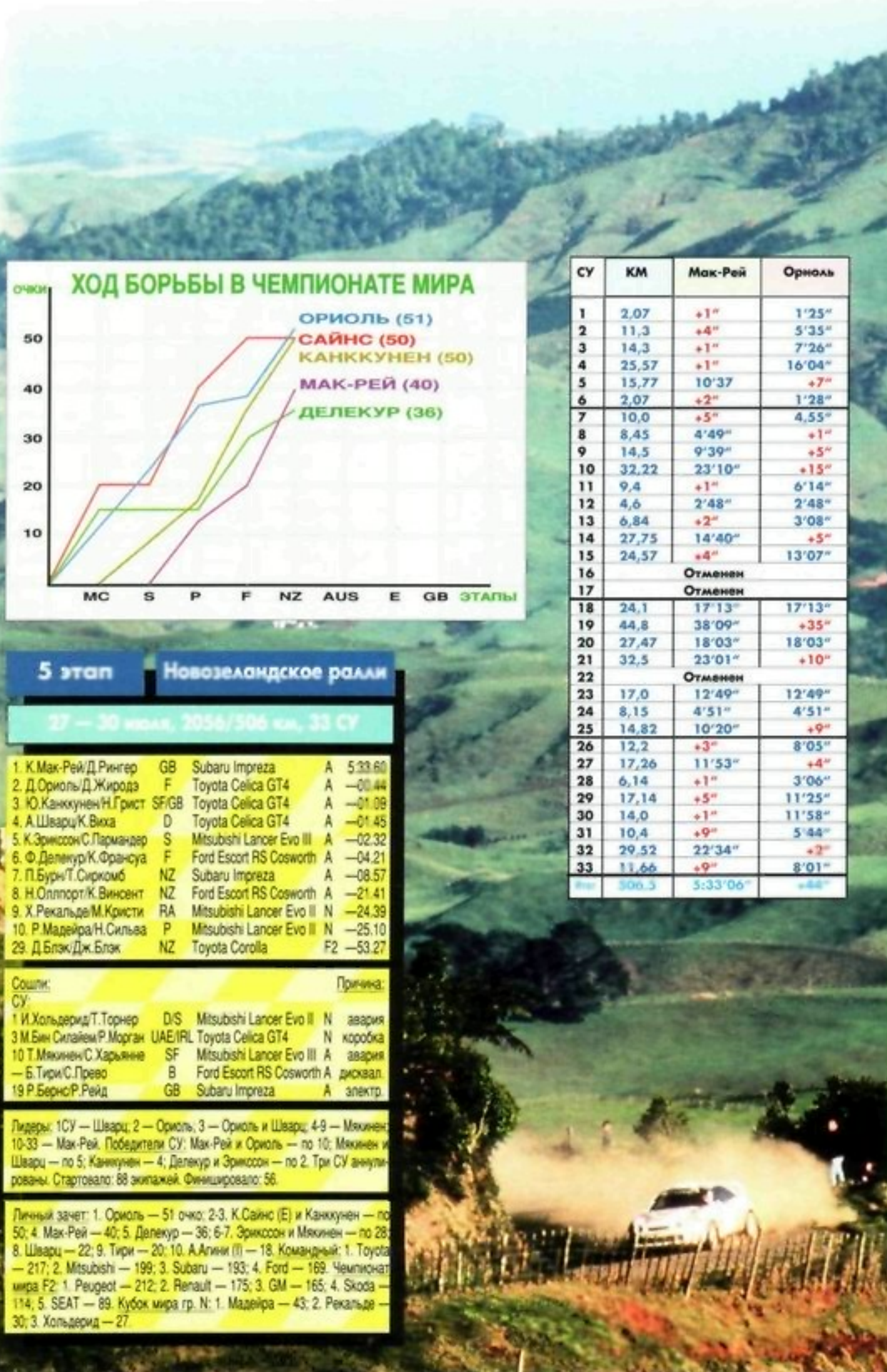
— В прошлом году Колин выиграл здесь у меня 45 секунд, — обреченно вспоминал перед стартом Ориоль. — А у меня, между прочим, было второе время. Третьему Мак-Рей привез еще двадцать.

На первом допе после перерыва француз и шотландец финишировали в одно время, пропустив вперед Канккунена. Оба понимали — все решится на следующем спецучастке "Моту". И приговор не заставил себя ждать: первый — Мак-Рей, второй — Ориоль с 35 секундами отставания. Игра была сделана. Даже несмотря на то,

что к досаде Колина, судьи отменили обратное прохождение этого допа — дожди и машины участников сделали его просто непроезжим.

— Я очень старался, — говорил потом Ориоль, — но отыграть минуту у Мак-Рей можно было только, если он допустит явную ошибку, или сломается машина.

Однако "Субару" сдюжила, а 27-летний шотландец уже, похоже, осознал, что для победы не достаточно быстро ехать, но еще надо и финишировать. Что он блестяще и осуществил, завоевав для Британии "Новую Зеландию" в третий раз. ■



5 этап Новозеландское ралли

27 — 30 июля, 2056/506 км, 33 СУ

1. К.Мак-Рей/Д.Рингер	GB	Subaru Impreza	A	5:33.60
2. Д.Ориоль/Д.Жироде	F	Toyota Celica GT4	A	—00.44
3. Ю.Канккунен/Н.Грист	SF/GB	Toyota Celica GT4	A	—01.08
4. А.Шварц/К.Виха	D	Toyota Celica GT4	A	—01.45
5. К.Эрикссон/С.Пармандер	S	Mitsubishi Lancer Evo III	A	—02.32
6. Ф.Делекур/К.Франсуа	F	Ford Escort RS Cosworth	A	—04.21
7. П.Бурн/Т.Сиркомб	NZ	Subaru Impreza	A	—08.57
8. Н.Оллпорт/К.Винсент	NZ	Ford Escort RS Cosworth	A	—21.41
9. Х.Рекальде/М.Кристи	RA	Mitsubishi Lancer Evo III	N	—24.39
10. Р.Мадейра/Н.Сильва	P	Mitsubishi Lancer Evo III	N	—25.10
29. Д.Блэк/Дж.Блэк	NZ	Toyota Corolla	F2	—53.27

Сошли:	Причина:
1 И.Хольдерид/Т.Торнер	D/S Mitsubishi Lancer Evo II N авария
3 М.Бин Силайем/Р.Морган	UAE/IRL Toyota Celica GT4 N коробка
10 Т.Мякинен/С.Харьянне	SF Mitsubishi Lancer Evo III A авария
— Б.Тири/С.Прево	B Ford Escort RS Cosworth A дисквал.
19 Р.Берно/Р.Рейд	GB Subaru Impreza A электр.

Лидеры: 1СУ — Шварц; 2 — Ориоль; 3 — Ориоль и Шварц; 4-9 — Мякинен; 10-33 — Мак-Рей. Победители СУ: Мак-Рей и Ориоль — по 10; Мякинен и Шварц — по 5; Канккунен — 4; Делекур и Эрикссон — по 2. Три СУ аннулированы. Стартовало: 88 экипажей. Финишировало: 56.

Личный зачет: 1. Ориоль — 51 очко; 2-3. К.Сайнс (Е) и Канккунен — по 50; 4. Мак-Рей — 40; 5. Делекур — 36; 6-7. Эрикссон и Мякинен — по 28; 8. Шварц — 22; 9. Тири — 20; 10. А.Алини (И) — 18. Командный: 1. Toyota — 217; 2. Mitsubishi — 199; 3. Subaru — 193; 4. Ford — 169. Чемпионат мира F2: 1. Peugeot — 212; 2. Renault — 175; 3. GM — 165; 4. Skoda — 114; 5. SEAT — 89. Кубок мира гр. N: 1. Мадейра — 43; 2. Рекальде — 30; 3. Хольдерид — 27.

СУ	КМ	Мак-Рей	Ориоль
1	2,07	+1"	1'25"
2	11,3	+4"	5'35"
3	14,3	+1"	7'26"
4	25,57	+1"	16'04"
5	15,77	10'37"	+7"
6	2,07	+2"	1'28"
7	10,0	+5"	4,55"
8	8,45	4'49"	+1"
9	14,5	9'39"	+5"
10	32,22	23'10"	+15"
11	9,4	+1"	6'14"
12	4,6	2'48"	2'48"
13	6,84	+2"	3'08"
14	27,75	14'40"	+5"
15	24,57	+4"	13'07"
16	Отменен		
17	Отменен		
18	24,1	17'13"	17'13"
19	44,8	38'09"	+35"
20	27,47	18'03"	18'03"
21	32,5	23'01"	+10"
22	Отменен		
23	17,0	12'49"	12'49"
24	8,15	4'51"	4'51"
25	14,82	10'20"	+9"
26	12,2	+3"	8'05"
27	17,26	11'53"	+4"
28	6,14	+1"	3'06"
29	17,14	+5"	11'25"
30	14,0	+1"	11'58"
31	10,4	+9"	5'44"
32	29,52	22'34"	+2"
33	11,66	+9"	8'01"
Итого	506,5	5:33'06"	+44"

До сих пор кроме Мак-Рей трижды выигрывать "Новозеландское ралли" удавалось только Карлосу Сайнсу.

Герой "Тур де Корс" Бруно Тири был исключен из соревнований по причине опоздания на пункт контроля. После замены коробки передач у его "Эскорта" долго не запускался двигатель.

Практически всю гонку Франсуа Делекур из-за жестокой простуды провел с высокой температурой.

Впервые за все время выступлений в чемпионате мира немка Изольда Хольдерид не смогла финишировать.

Открывающим водителем Дидье Ориоля был его родной брат Жерар.

Лучший экипаж формулы 2 был лишь 29-м в абсолютном зачете. Любопытно, что в 1992 и 1993 годах сильнейшим в категории двухлитровых машин с приводом на одну ось становился наш Александр Артеменко, занимавший оба раза 22 место в "абсолюте".

Третий, официально заявленный "Форд-Эскорт" руководство команды доверило местному пилоту Нейлу Оллпорту. 38-летний гонщик управлял машиной с семи-, а не с шестискоростной коробкой передач, как Тири и Делекур.

Одержав четвертую победу на этапах чемпионата мира, Мак-Рей сравнялся по этому показателю с Делекуром.

"Ротманс" стал официальным спонсором команды "Мицубиси" в чемпионате мира.

После "Новозеландского ралли", второго этапа Азиатско-Тихоокеанского чемпионата, лидирует в первенстве с 40 очками Мак-Рей. Следом за ним Эрикссон (23), Ориоль (15) и Бурн (14).

В нынешнем году "Новозеландское ралли" проводилось в 25 раз.

"ТЫСЯЧА ОЗЕР" В ДВУХЛИТРОВОМ МАСШТАБЕ

М. МИХАЙЛОВ

Любой мало-мальски увлекающийся гонками финский мальчишка наверняка лелеет мечту в один прекрасный день одержать победу в ралли "Тысяча озер". Трудно удержаться от соблазна и не представить себя в компании великих раллистов, лучших команд, самых скоростных автомобилей. Интересно, как изменится мнение местных пацанов об одном из наиболее быстрых в мире ралли после "Тысячи озер" образца 1995 года? В котором почти не было ничего из того, чем славится это соревнование. Ведь в нынешнем сезоне финское ралли было лишь этапом первенства автомобилей Ф2.

В своем стремлении популяризировать состязания машин с приводом на одну ось, ФИА рубит с плеча. Лучшие гонки из календаря чемпионата мира награждаются статусом этапов первенства формулы 2. Участие не миновало Кению, Грецию, Аргентину. Теперь настал черед Финляндии.

Быть может, единственным человеком в чемпионате мира, которого такое положение вещей вполне устроило, был Карлос Сайнс. Испанский пилот "Субару-Продрайв" после травмы имеет лишнюю возможность поправить здоровье к очередному этапу. Впрочем, и другие команды, сэкономив отнюдь не лишнюю копейку, основные силы бросили на подготовку к ралли в Австралии. Но по счастью, полностью проигнорировать "1000 озер" из большой раллийной четверки решила только "Субару" — заводские экипажи "Тойоты", "Мицубиси" и "Форда" так или иначе, но вышли на старт в Ювяскюля.

Да и мог ли Юха Канккунен избавиться от стереотипного представления о "Тысяче озер" как о лучшем в мире ралли, ведь за перипетиями борьбы в нем будущий четырехкратный чемпион мира наблюдал еще ребенком. "Селика" финна была под завязку упакована всякого рода новинками и, быть может, потому сошла с дистанции, едва приняв старт. Уже на первом дупе Юха с не-

довольной миной стягивал перчатки — разбилась подвеска. Между прочим, точно такая же неполадка выводила "селики" из участия в других "тренировочных" ралли — "24 часа Ипра" и "Дойтчланд".

А вот машина прошлогоднего победителя "Тысячи озер" также местного жителя Томми Мякинена — "Мицубиси-Лансер-Эволюшн-III" — техническими находками не блистала. И уверенно прикатила к финишу первой. После схода Канккунена у Томми просто не осталось

соперников, и выиграв все СУ, за исключением двух, он завоевал финскую корону второй год подряд. Но если прошлогодняя победа принесла Мякинену место в "заводской" команде, то от нынешней — финн, кроме морального удовлетворения, ничего не получил.

А вот уж кому совершенно точно не стоило ездить в Финляндию, так это Бруно Тири. Участие в "1000 озер" стоило бельгийцу седых волос. Будучи пилотом открывающего экипажа, Бруно сбил 20-летнюю женщину, перебежавшую трассу. Тири пытался уйти от столкновения, но все было безуспешно. Незадачливая болельщица погибла.

Неудивительно, что на фоне столь трагических происшествий, события в группе автомобилей Ф2 остались как бы в стороне. На ралли между тем приехало много сильных экипажей от SEATa, "Шкоды", "Фольксвагена".



Томми Мякинен.



Но наиболее солидно выглядели посланцы "Опеля" и "Ниссана". На японских машинах выступал финн Ари Мокконен, лидировавший в классе до того момента, пока не потерпел аварию. Другой звездой "Ниссана" был родной брат Колина Мак-Рее — Алистер, финишировавший пятым в "абсолюте" и третьим в зачете Ф2 — что стало лучшим результатом британцев в "1000 озер" за последние 45 лет. Честь "Опеля" выпало отстаивать чемпиону Финляндии Ярмо Котолехто и Перу Свану, победителю ралли "Швеция" в зачете Ф2. Именно в таком порядке они и завершили состязание, принеся "Опелю" двойную победу.

Благодаря этому успеху, команда "Дженерал-Моторс-Юроп" вышла на первое место в первенстве марок, на восемь очков обойдя "Пежо". Это, правда, лишь добавит новоиспеченным лидерам горечи обиды. Уже сейчас ясно, что в независимости от результатов последнего этапа чемпионата формулы 2 — ралли "Сан-Ремо" — победителем "Опелю" не быть. Согласно регламенту, отсутствие команды на гонках за пределами Европы лишает ее возможности быть чемпионом. Так что первой скорее всего станет "Пежо", которая даже не заявляла свои экипажи в Финляндии.

9 этап (F2)

Ралли "1000 озер"

25—27 августа, 32 СУ

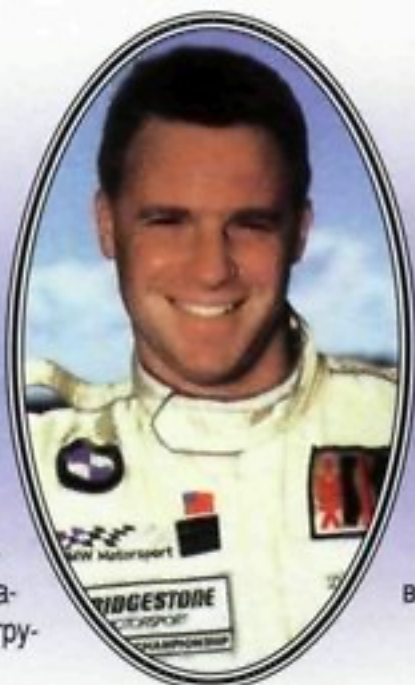
1. Т.Мякинен/С.Харьянен	SF	Mitsubishi Lancer Evo III	A	4:39.25
2. М.Гренхольм/Т.Раутайнен	SF	Toyota Celica Turbo 4WD	A	—9.31
3. Я.Котолехто/А.Капанен	SF	Opel Astra GSi	F2	—20.41
4. П.Сван/Й.Олссон	S	Opel Astra GSi	F2	—21.43
5. А.Мак-Рей/Д.Синьор	GB	Nissan Sunny GTi-R	F2	—24.48
6. М.Корхонен/П.Хейнонен	SF	Mitsubishi Lancer	N	—27.28
7. М.Ипатти/Х.Киеси	SF	Mitsubishi Lancer	N	—27.52
8. Ю.Ахвентамми/Т.Лайно	SF	Toyota Celica GT4	N	—30.08
9. М.Утриа/М.Лехтинен	SF	Mitsubishi Lancer	N	—34.43
10. П.Шибера/П.Гросс	CZ	Skoda Felicia Kit Car 1500	F2	—37.32

Сошел:		Причина:
СУ:		
1 Ю.Канккунен/Н.Грист	SF/GB	Toyota Celica GT4 подвеска
Лидеры:	1—32 СУ — Мякинен. Победители СУ: Мякинен — 30; Гренхольм — 2.	

Положение после девяти этапов: 1. GM — 229 очков; 2. Peugeot — 221; 3. Renault France — 188; 4. Skoda — 153; 5. SEAT — 115; 6. Nissan — 87; 7. Suzuki — 75; 8. Toyota — 63; 9. Renault Argentina — 45; 10. Citroen — 44; 11—12. Daewoo, Honda — по 35; 13. FIAT Italy — 33; 14. Volkswagen — 32; 15. Ford — 21; 16. Daihatsu — 20; 17. FIAT Argentina — 15; 18. Mitsubishi — 13.

ЕЩЕ ОДИН

У знаменитого американского гонщика Марка Доноху было двое сыновей — Майкл и Дейвид. Когда в августе 1975 года победитель серии Кан-Ам, "Инди-500" и многих других престижных чемпионатов и соревнований умер в больнице города Граца от сердечного приступа, его младшему наследнику Дейвиду только исполнилось семь лет. Мальчуган уже тогда водил мотороллер, "болел" автоспортом и своими глазами видел блестящую езду отца на различных трассах США и Канады. Предугадать гоночную карьеру Дейвида не составляло тру-



НАСЛЕДНИК

да, хотя его мать Эдна, тяжело переживавшая смерть мужа, приложила все усилия, чтобы отбить у сына страсть к автоспорту. И вот в 1994 году не изменивший своему увлечению Дейвид одержал первую значительную победу. Он выиграл чемпионат IMSA "Бриджстоун суперкар" на автомобиле БМВ-M5 команды "Эд Арнольд рэйсинг". По словам менеджера Ника Стэнтон, молодой Доноху в ближайшие годы предпримет попытку штурмовать вершины серии CART, столь любимой его отцом.

Первый Гран-при Монако по картингу состоится в октябре. Трасса длиной 1109 метров будет проложена по улицам Монте-Карло.

БРОНЯ КРЕДКА...



Перед таким соблазном не устоял даже экс-чемпион мира по ралли Ари Ватанен, управлявший в своей жизни автомобилями самых разных марок. Еще бы! Ему предложили сесть за рычаги новейшего танка французской армии "Леклерк".

По словам конструктора, финн, облаченный в гоночный комбинезон "Ситроена" и кепочку цвета хаки, лишь в первые минуты несколько волновался, а затем довольно потешил публику смелыми заносами.

"Я управлял танком впервые, — рассказывал потом Ари, — и мне это очень понравилось. Конечно, скорость броневого машины гораздо скромнее, чем у раллийного автомобиля, но по сравнению с весом, она впечатляет".

Между прочим, 54-тонная громадина, оснащенная финским дизелем "Вяртсила" мощностью 1500 л.с., разгоняется с места до 32 км/ч за шесть секунд. А учитывая исключительную проходимость "Леклерка", можно предположить, что где-нибудь на трассе рейда "Тунис" Ватанен на танке не оказался бы в числе явных аутсайдеров.

БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ

... за рулем "Мак-Ларена", для Яна Магнуссена вопрос решенный. Залечив сломанную во время катания на скутере ногу, юный "датский принц" уже участвовал в тестах команды в Сильверстоуне. А вот его менеджер Энн Ньюленд, которая неосторожно приняла предложение Яна покататься на водном мотоцикле, только-только вышла из больницы. Так что вопрос с кем быть остается для 21-летнего пилота, по-видимому, открытым.

В возрасте 72 лет скончался вице-президент Международной комиссии по картингу ФИА француз Виктор Алазар.



УРОКИ ИСТОРИИ



Так получилось, что "Мерседес-W165" оказался построен в 1939 году для единственной гонки — Гран-при Триполи, который, в отличие от большинства других состязаний "формул" того времени, разыгрывался в полуторалитровой категории. На двух машинах этой модели Херманн Ланг и Руди Караччиола заняли тогда первое и второе места, а вскоре началась война. Стало быть, "Мерседес-W165" установил рекорд, который можно только повторить — сколько раз участвовал в гонках, столько и выигрывал.

В силу этих обстоятельств, за рулем изображенной на фото "серебряной стрелы" под номером 16 удалось посидеть лишь самому Лангу, его товарищу по команде Дикю Симану, участвовавшему в коротких тестах, а также Джону Сертису во время показательных заездов в 70-х годах. И вот четвертым счастливым стал недавно шеф команды "Мак-Ларен-Мерседес" Рон Деннис. Удача улыбнулась ему на фестивале исторических машин в Гудвуде.

Кто знает, не хотели ли хозяева "Мерседеса" тем самым намекнуть англичанину: дескать, вот какие машины надо строить, Рон!

ДАВАЙТЕ ВМЕСТЕ ПОДУЕМ НА СВЕЧУ



Небольшой семейный праздник устроил в Маньи-Кур Ги Лижье. На трехсотый Гран-при, которым стал для команды "Лижье" Большой приз Франции, он пригласил своих бывших пилотов Жака Лаффита, Рене Арну, Оливье Груйяра, Филиппа Алльо. Но несмотря на веселые как будто лица присутствующих, для самого Ги именинный торт вряд ли был особенно сладким. Ведь теперь он уже не хозяин "конюшни", носящей его имя.

Тридцать шесть голосов собрал на муниципальных выборах французский мотогонщик Жан-Мишель Бейль в родной деревушке, затерянной в Альпах. Великолепный результат! Ведь в этом местечке живет 36 человек, имеющих право голоса.



ТУТ ЗА ДЕНЬ
ТАК НАКУВЫРКА-
ЕШЬСЯ, ПРИДЕШЬ В
ПАДДОК — ТАМ ТЫ СИДИШЬ.

Директор трассы "Поль Рикар" Франсуа Шевалье попал в автомобильную аварию и был доставлен в госпиталь Марселя в тяжелом состоянии.

Джакомо Агостини собирается создать вторую официальную команду "Априлия" для участия в чемпионате мира по кольцевым мотогонкам в классе 250 см³.

"ЖЕЛЕЗНЫЙ ФРЭНК"

УМЕЕТ БЫТЬ ЩЕДРЫМ



Говорят, Фрэнк Вильямс не склонен боготворить своих гонщиков. Будь это даже чемпион из чемпионов. Но видно, и у "железного Фрэнка" есть свои любимчики. Во всяком случае, никогда прежде он не делал таких щедрых подарков, как тот, что получил летом Ален Прост — француз стал обладателем того самого "Вильямса-FW15C", на котором он завоевал в 1993 году четвертый титул чемпиона мира.

Разумеется, получая в Сильверстоуне роскошный презент, Ален не смог отказать себе в удовольствии прокатиться несколько кругов по трассе на глазах у своих наследников — Дейвида Култарда, тест-пилота "Вильямса" Жан-Кристофа Буйона и собственного сына Николая.

Единственной проблемой для Проста, по его словам, будет поиск платной стоянки, где бы он мог хранить дорогую игрушку.



Шумахером в игрушечные автогонки. Ведь жить они теперь будут по соседству.

И ХЕРБЕРТ ТУДА ЖЕ

Похоже, многие годы заветной мечтой четы Хербертов было обосноваться в Монте-Карло. Но ведь там обитают лишь самые-самые, "простым" пилотам формулы 1 в средиземноморском княжестве жить вроде бы не по чину. Но как только Джонни завоевал Гран-при Великобритании в Сильверстоуне, его счастливая супруга Бекки заявила: "Едем! Вот только продадим дом в Уорвикшире".

Помимо всего прочего, у Херберта появится дополнительная возможность резаться с

ВЫ ЧЕГО, МУ-У-У-ЖИКИ?!

KEVIN SCHWANTZ RACCROCHE SON CUIR...



SUZUKI

Эта нарисованная корова, раскрашенная в цвета мотоцикла Кевина Шванца, вовсе не шутка художника, а самая настоящая реклама фирмы "Сузуки". Видимо, для большего эффекта она к тому же снабжена броской фразой, смысл которой остался для нас, честно говоря, непонятным. А переводится она так: "Кевин Шванц снова влезает в свою шкуру".

Когда экс-чемпиону мира показали это творение неизвестного мастера рекламы, он грустно заметил: "Наверное, это шутка, но они могли бы придумать что-нибудь другое".



МИР, РАСКОЛОТЫЙ В АВГУСТЕ

А. МЕЛЬНИК



Есть такое древнее китайское проклятие — чтоб тебе жить во времена перемен. Понять авторов этого изречения нетрудно. Работящему и законопослушному в массе своей народу смены династий и вторжения монголов приносили немало огорчений. Но как быть, если устоявшийся порядок надоел хуже горькой редьки? Делать вид, что все хорошо и по-прежнему чураться всяких изменений?

Двенадцатый сезон чемпионата формулы 1 проходит по одинаковому сценарию. Одна команда — единоличный лидер, еще одна, максимум две "конюшни" более или менее успешно пытаются оспорить ее позиции. А как быть болельщикам всех остальных? Радоваться местам в шестерке, доездам до финиша или вообще выходу на старт?

Вот и сезон-95, поманив на мгновение видением близких побед "Феррари", ростом "Джордана", "Заубера", "Мак-Ларена", летом окончательно вошел в привычное русло. Самые быстрые машины — "вильямсы", самый талантливый гонщик — Михаэль Шумахер. И нехитрая эта интрига, как два, три, восемь, девять лет назад, поддерживает интерес к первенству. Заметим, что в остальные сезоны, как в прошлом, например, году, лучший пилот располагал и лучшей к тому же машиной.

Согласитесь, хочется все же чего-то свежего — как бы мудры ни были древние китайцы. И вот в прошедшем августе застоявшийся, привычный мир формулы 1 был разбужен, словно ударом грома.

Вечером девятого числа 74-летний владелец итальянского концерна ФИАТ Джованни Аньелли беседовал с репортером телеграфного агентства ANSA в тренировочном лагере "Ювентуса". Разговор касался не только футбола, ибо семейству Аньелли принадлежит помимо туринско-

го клуба практически вся автомобильная промышленность Италии. И в том числе небольшой завод "Феррари" и одноименная команда формулы 1. Естественно, журналист заговорил о победе Алези в Канаде, где "жеребец из Маранелло" обскакал самого чемпиона мира. "Когда за вас ездит такой водитель, как Шумахер, — неожиданно изрек Аньелли, — поражение — это всегда ошибка команды". "Вот как? — откликнулся репортер. — А может быть попытаться заманить Михаэля в "Феррари"? Хозяин ФИАТа посмотрел на часы и без улыбки произнес: "Думаю, что сейчас он уже подписал все бумаги..." Что тут началось!

На следующее утро "Иль Джорно" первой из итальянских газет вышла с шапкой: "Шумахер — в "Феррари"! 48 миллионов долларов за два года! Контракт века!"

Напрасно чемпион мира открещивался: "Это неправда. В настоящий момент я ничего ни с кем еще не подписал..." Его слова только подливали масла в огонь. И пресс-атташе "Феррари" напрасно пытался отделаться молчанием. Немецкое агентство SID уже сообщало, что Аньелли перекупил Шумахера у своего земляка Лючано Бенеттона. Текстильного короля подвела скупость — он предложил Михаэлю "всего" миллион за каждую гонку.

Удар был столь же силен, сколь и неожиданен. Он потряс мир формулы 1 до самого основания. Потому как остаться в стороне от этого не удалось практически никому.

Недоумевал обиженный Флавио Бриаторе: "Михаэль — один из самых быстрых пилотов Ф1. Но ведь наша машина быстрее "Феррари" почти на две секунды на круге! Мы готовы побеждать и без Шумахера..." "Михаэлю на его месте не о чем было беспокоиться", — вторил ему один из коллег-менеджеров. А Рон Деннис, сам неоднократно предлагавший немцу место за рулем "Мак-Ларена", заметил: "Если его цель — побеждать, то переход в "Феррари" выглядит нелогичным".

Но личный менеджер Шумахера Вилли Вебер, думается, очень ясно ответил на все недоуменные вопросы: "Тот, кто станет чемпионом мира на "Феррари", может спокойно выбросить свой паспорт — его будет знать весь мир".

Правда, чемпионом мира за ру-

лем "гарцующего жеребца" еще нужно стать. Сам же Шумахер со свойственным ему необыкновенно трезвым взглядом на вещи шапкозакидательским настроениям отнюдь не подвержен: "В будущем году однозначным фаворитом станет Деймон Хилл. Я, однако, не беру это в голову — в сезоне-96 постараюсь принести "Феррари" несколько Гран-при. И только в 1997 году буду биться за чемпионский титул".

Но что это, спросит читатель, где же обещанные перемены? Опять дуэль Шумахер—Хилл? По счастью, нет, ибо в тот же вечер, когда в тренировочном лагере "Ювентуса" откровенничал старик Аньелли, в Канаде, в квартире Франсуа Картье, представителя табачной компании, выпускающей сигареты "Плейерс", раздался телефонный звонок. "Господин Картье? Говорит Жак Вильнев, — прозвучало в трубке. — С сожалением должен констатировать, что по окончании сезона нам придется приостановить наши отношения. В 1996 году я буду выступать в формуле 1".

В отличие от перехода Шумахера, этот "удар грома" не был неожиданным. Ведь сыну легендарного пилота Ф1 Жили Вильнева, трагически погибшего 13 лет назад, казалось, на роду было написано попасть в формулу 1. Но ждали веселого мальчугана, 24-летнего немысленныша, которого можно будет вволю поучать, журить за недостатки, рассказывать про то, что "вот папа бы..." А всего лишь за год "Новичок-94" стал победителем "Инди-500" и без пяти минут чемпионом "Всемирной серии PPG Инди Кар". Пилотом почти без не-

достатков — отважным и хитрым, умным и решительным. И вот тогда-то многие — и пилоты, и менеджеры формулы 1 почувствовали себя очень тревожно.

Ибо все знали — хотя Жак поначалу и темнил, не раскрывая имени будущей "конюшни" — Вильнев идет к Фрэнку Вильямсу. Об этом говорили результаты трехдневных тестов, когда канадец произвел на начальство "Вильямса" неизгладимое впечатление. Сразу необыкновенно шатким становилось положение Деймона Хилла и почти безнадежным — Дейвида Култарда. Окончательно терял всякие шансы (если они и были) попасть к "железному Фрэнку" Жан Алези. Герхарду Бергеру, которому отнюдь не улыбалось во второй раз в жизни стать "подносчиком снарядов" более молодому и талантливому пилоту, дорога в "Вильямс" тоже оказалась закрытой. И появились многочисленные слухи о его переходе в "Мак-Ларен". Это известие в свою очередь породило тревогу в сердцах Мики Хаккинена, Хайнца-Харальда Френтцена и настоящее



Джон Барнард, Рон Деннис, Стив Николз.

смещение у Култарда, которому Деннис обещал место еще весной.

Но и на этом гроза, столь неожиданно грянувшая над сонным царством формулы 1, не прекратилась. Ален Прост, оставив свой странный пост "посол спорта фир-



Вилли Вебер может быть доволен — он обеспечил своему питомцу самый большой контракт в истории автогонок.

Ferrari
Как только Бергер узнал о переходе Шумахера, он во всеуслышание принялся обвинять Жана Тодта в коварстве: "За мою спиной!.."

мы "Рено" и должность технического консультанта французской компании в Ф1, неожиданно завел роман с "Мерседес-Бенцем". Дошло до того, что четырехкратный чемпион мира проехал несколько пробных кругов за рулем "Мак-Ларена-МР4/10В".

Очевидно, Деннис, который в течение нескольких лет пытался всем доказать, что в автогонках главное не талантливые исполнители, а железная дисциплина и взаимозаменяемость, внял наконец голосу разума. На Гран-при Германии в штабе "красно-белых" появились Стив Николз и Джон Барнард — выдающиеся конструкторы формулы 1. А теперь, привлеченный приходом своих старых товарищей, появился и Прост...

Паддок "Хунгароринга" во время Гран-при Венгрии-95 был больше похож на рыночную площадь. Пилоты и их менеджеры, хозяева команд и представители спонсоров, чиновники ФИА и инженеры пребывали в необыкновенном возбуждении. "Биржа" формулы 1, обычно начинающая свою работу в Монце, во вре-



в Будапеште, и в Спа выглядели словно в воду опущенными, недаром нервничал Хаккинен. Вот что наделали откровения автомобильного магната и телефонный звонок Вильнева-младшего!

Своего апогея напряжение достигло, когда появились сообщения о том, что Карл Хаас предложил Хиллу уехать в Америку. "Я восхищаюсь Деймоном и уверен, что в формуле 1 его недооценивают", — сказал совладелец "конюшни" "Ньюман-Хаас" и к теплым словам прибавил

сумму будущего гонорара — 4,8 миллиона долларов. "Не скрою, на прошлой неделе у меня было несколько очень интересных телефон-

ных разговоров, — сказал Хилл журналистам. — Но с Фрэнком Вильямсом меня связывают пять лет фантастических отношений. Так бы хотелось остаться..."

Тогда же Шумахер вскользь заметил о своем предполагаемом напарнике: "Я не знаю, станет ли Герхард моим коллегой по "Феррари". Он ведет переговоры с несколькими командами. Но думаю, ему будет трудно найти себе место".

Между тем не в последнюю очередь — уступив нажиму "Рено", Бриаторе уже принял в "Бенеттон" Алези. А гонки в Венгрии и Бельгии определили окончательный состав не только этой команды, но и "Вильямса". Через два дня после победы Хилла на "Хунгароринге" стало известно, что она принесла англичанину не только десять очков, но и годичный контракт с "железным Фрэнком" на сумму 11,2 миллиона долла-

ров. И Бергер, проиграв в Бельгии, решил: 1 сентября он женился и подписал соглашение с "Бенеттоном". Здесь-то австриец может быть спокоен — за годы в "Феррари" Алези ни разу не сумел опередить его в итоговой таблице чемпионата.

Итак, нежданная летняя гроза застала формулу 1 врасплох и основательно ее встряхнула. Принесет ли она чемпионату мира долгожданное обострение борьбы? Вдохнет ли новые силы в словно огрузневших от бесчисленных прошлых побед "Феррари" и "Мак-Ларен"? Заставит ли подтянуться середняков? Или станет очередной бурей в стакане воды?

В любом случае словосочетания Шумахер и "Феррари", Вильнев и "Вильямс", Бергер, Алези и "Бенеттон" скучными не назовешь. А значит перемены, столь не любимые китайцами, все же оказались к лучшему. ▀



Жан Алези и его будущий шеф Флавио Бриаторе.

мья Большого приза Италии, открылась на целый месяц раньше. И естественно, ход и результаты этих торгов непосредственно влияли на последовавшие за этим гонки. Недаром в Бельгии Култард летел как из пушки, недаром пилоты "Феррари" и

ФАНТАЗИИ ДЖОНА КОРСМИТА

Утром первого дня квалификационных заездов участников Гран-при Венгрии повергла в недоумение официальная бумага за подписью назначенного Международной ассоциацией автоспорта директором этих соревнований Джона Корсмита. В ней все пилоты формулы 1 уведомлялись, что отныне "как только нос обгоняющего автомобиля окажется впереди любой части обгоняемого, последний обязан дать свободу преследователю, не ограничивая ширины трассы".

Подобное новшество, будучи введено, свело бы до минимума водительское мастерство и, наоборот, сделало бы еще существенней влияние техники

— мощности двигателя и эффективности тормозов. Кроме того, догоняющий в этой ситуации всегда прав и может, не опасаясь никаких санкций, убрать с дороги соперника. Для этого нужно лишь дожидаться, пока лидер настигнет круговых, хорошенько прицелиться и стукнуть его посильнее.

Разумеется, пилотам это не понравилось. Михаэль Шумахер сказал, что серьезно опасается применения новых правил обгона. Деймон Хилл и рад бы, может быть, был одобрить нововведение, но, безусловно, против здравого смысла пойти не мог: "Идея очень интересная, но вряд ли работоспособная. Вспомните, как все мы

срываемся со старта. И как по-вашему, можно применить такое правило в первом повороте?"

Подвел же итог небольшой дискуссии Дейвид Култард: "Не вижу ничего нового. Это лишь подтверждение того, что я давно уже наблюдаю — судьи пытаются оставить за собой последнее слово в любом столкновении на трассе".

Однако ничего, кроме глухого недовольства, никто из гонщиков не высказал. Во-первых, никто не хочет навлечь на себя гнев ФИА. А во-вторых, грозная бумага не имела официального статуса, не была отпечатана на бланке федерации, а потому может быть оценена как частное мнение господина Корсмита. ▀



ЗАГАДКА ВТОРОГО ПИТ-СТОПА

А. ДМИТРИЕВ

"Хунгароринг" иногда сравнивают с трассой в Монако. "Монте-Карло без стен и зданий по обочинам" — есть в этой красивой фразе некоторый журналистский перебор, но тем не менее основное отличие венгерского кольца она объясняет весьма доходчиво. Добавляет забот пилотам и еще одна особенность, на этот раз "голландская". Подобно трассе "Зандфоорт", расположенной среди песчаных дюн, будапештское кольцо постоянно присыпает мелкий песок с окрестных холмов.

"Здесь почти невозможно обгонять, — делился Деймон Хилл. — Так что место на старте становится решающим фактором. Но на "Хунгароринге" я получаю истинное наслаждение от управления гоночным автомобилем. Песок делает трассу скользкой, и повороты вы можете проходить с легким заносом. При этом вам не приходится терять так много времени, как на мокром асфальте. Получается очень здорово".

Чемпион мира согласился с главным своим оппонентом: "Очень трудная, "техническая" трасса, требующая большой прижимающей силы. Никто из нас фаворитом не является, а потому место на старте будет иметь решающее значение".

И в первой же тренировке в пятницу Шумахер установил лучшее время. Однако днем, в квалификации, проиграл Хиллу больше секунды. Англичанин не скрывал своей радости: "Я доволен. Именно такое преимущество нам необходимо, если мы хотим победить". Михаэль же выглядел обескураженным: "Не ожидал та-

кого разрыва. Вечером предстоит куча работы..."

На следующий день "Бенеттон" выглядел лучше, но все же не настолько, чтобы опередить "Вильямс". В попытке прыгнуть выше головы Шумахер даже развернулся в последнем повороте за несколько секунд до конца квалификационного часа. Но остался только третьим.

Казалось бы, такая позиция должна была изрядно огорчить немца, ведь он сам говорил о важности места на старте. Михаэль же как будто не очень расстроился, сказав, что все, может, и к лучшему — стартовать придется справа, а эта сторона, мол, гораздо чище.

Как бы то ни было, а в первый поворот первого из 77 кругов Гран-при Венгрии Шумахер вошел лишь третьим, так и не сумев опередить начавшего гонку по якобы "грязной" левой стороне Култарда. Пару кругов два "Вильямса" и "Бенеттон" шли довольно кучно — в пределах двух секунд, — но потом Хилл стал отрываться. "На этой трассе некогда отдыхать, — говорил он накануне. — А потому очень рано входишь в ритм". Деймон вошел в него так удачно, что на каждом круге "привозил" своему товарищу по команде почти секунду. "В начале гонки я не мог угнаться за Хиллом. Его темп был просто ошеломляющим", — признался Дейвид.

Сам же Култард, над которым в связи с приходом в команду Жака Вильнева нависла угроза увольнения, еще в субботу заявил, что не собирается без боя уступать свое место. "Думаю, мой завтрашний результат скажет лучше слов", — пообещал он на пресс-конференции. И вот теперь шотландец только

второй, а Хилл уходит все дальше. Култард попытался прибавить, забыв о том, что за его спиной притаился чемпион мира. На 13-м круге "Вильямс" под номером 6 совсем немного занесло в S-образном повороте, и Шумахер, мгновенно воспользовавшись ошибкой соперника, вышел на второе место.

В этот момент Хилл умчался уже на целых 15 секунд. Прошло еще 13 кругов, и отставание Шумахера сократилось всего до 6,9 с. Уже не безнадежно. Но произошло невероятное — "Бенеттон" с единичкой на носу свернул в боксы!

Что здесь удивительного? А то, что завершая 17-й круг, оба — и Хилл, и Шумахер — уже побывали в боксах, обозначив тем самым свою тактику: три дозаправки и смены шин. Незапланированная остановка? Однако механики "Бенеттона" были во всеоружии, обслужили Михаэля, как всегда, образцово быстро, так что чемпион даже не уступил Култарду второго места.

После гонки Шумахер объяснил случившееся тем, что во время первой остановки заправочное оборудование дало сбой, и бензина ему залили всего на десять кругов. Но здесь есть один нюанс: Михаэль не раз говорил, что с полным баком его машина ведет себя на трассе гораздо лучше, нежели с пустым. Еще в прошлом сезоне специалисты с удивлением отметили — "Бенеттон" Шумахера вылетает из "гаражного переулка" будто ошпаренный и именно на первых кругах после пит-стопа отрывается от соперников, показывая один за другим "лучшие круги". А перед следующей остановкой, наоборот, слегка теряет темп.

Вот и теперь с 18 по 25 круг Михаэль отыграл у



лидера пять секунд. И поехал заправляться. Может быть, конечно, всему виной действительно незадача с топливным оборудованием. Но что если остановка все же была запланированной? Что если опустевший наполовину бак вновь наполнили "под завязку"? А весь маневр был рассчитан исключительно на то, чтобы улучшить управляемость машины, а заодно посеять панику в стане "Вильямса"?

Если это так, то хитрость чемпиона едва не удалась. На 39 круге, после второго пит-стопа Хилла, англичанина отделяло от немца уже полторы секунды, и Шумахер неуклонно настигал лидера, пытаясь заставить его нервничать. И Деймон дрогнул! В том самом месте, где ошибся до него Култард, вице-чемпион допустил промах, "Вильямс" слегка занесло, и Шумахер бросился в атаку. Но Хилл оказался на высоте и сумел устоять. А его преследователь, потерпев неудачу, тут же сбросил — помните, ведь с полупустым баком управляемость его автомобиля ухудшается. Да и покрышки уже были порядком изношены.

Момент этот был кульминационным, и в дальнейшем гонка за Большой приз Венгрии в значительной мере утратила остроту. Шумахер, похоже, смирился с потерей четырех очков. А среди остальных пилотов, как и следовало ожидать, не нашлось никого, кто смог бы бросить вызов лидеру. Лишь перед самым финалом произошли два события, немного пощекотавшие нервы зрителям и принесшие одним огорчения, другим — неожиданную радость. За три круга до финиша не выдержал мотор чемпионского "Бенеттона" — впервые за 17 последних гонок Шумахер сошел из-за технической неисправности. А за сотню метров до финиша кончился бензин в "Джордане" Рубенса Баррикелло, и несчастный бразилец, вместо душа из шампанского на третьей ступеньке пьедестала, получил обидную баранку. Бергер же в

Финиш Р.Баррикелло.



очередной раз сумел "впрыгнуть в уходящий поезд". Однако "бронза" досталась австрийцу в нелегкой борьбе с Джонни Хербертом. "Мне пришлось использовать весь свой опыт", — произнес, выйдя из "Феррари", измученный Герхард.

Победитель же был счастлив: "Лучшая моя победа! Я отлично знал, что делает Шумахер и все время его контролировал". Ой ли? Даже когда Михаэль заехал в боксы на 26 круге? Впрочем, через минуту

Деймон проговорился: "Впервые я вздохнул свободно только тогда, когда Михаэль сошел..."

Так что чемпиону мира все же удалось посеять панику в сердце главного своего оппонента. Но вот случайно или намеренно — этого мы скорее всего никогда не узнаем.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТРЕНИРОВОЧНЫХ И КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ЗАЕЗДОВ

	пятница	суббота	воскресенье
Шумахер	1.21.156	—1.116	—0.108
Херберт	—2.373	—3.504	—1.769
Катаяма	—3.530	—4.492	—3.441
Сало	—4.311	—6.066	—3.352
Хилл	—0.708	1.18.374	1.18.682
Култард	—0.078	—0.626	—0.855
Бланделл	—2.467	—3.289	—2.103
Хаккинен	—1.290	—2.203	—0.044
Папис	—4.366	—4.901	—4.643
Иноуэ	—5.847	—6.282	—4.491
Баррикелло	—2.134	—3.500	—2.011
Эрвин	—1.730	—2.872	—1.291
Лаваджжи	—8.931	—8.968	—9.189
Монтермини	—6.467	—7.093	—6.399
Динис	—7.040	—7.560	—6.707
Морено	—7.435	—7.685	—6.207
Бадер	—3.634	—3.971	—3.072
Лами	—2.291	—4.226	—2.956
Брандл	—2.940	—3.444	—2.169
Пани	—1.113	—2.578	—1.291
Алези	—0.777	—1.760	—1.339
Бергер	—0.348	—0.659	—0.519
Буйон	—4.580	—4.392	—3.836
Френтцен	—2.747	—2.860	—2.329

10 этап Гран-при Венгрии

13 августа, "Хунгароринг", 77 кругов, 305.385 км

1. Д.Хилл	GB	Williams FW17	1	1:46.25,721
2. Д.Култард	GB	Williams FW17	2	—33.398
3. Г.Бергер	A	Ferrari 412T2	4	—1 кр.
4. Дж.Херберт	GB	Benetton B195	9	—1 кр.
5. Х.-Х.Френтцен	D	Sauber C14	11	—1 кр.
6. О.Пани	F	Ligier JS41	10	—1 кр.
7. Р.Баррикелло	BR	Jordan 195	14	—1 кр.
8. Л.Бадер	I	Minardi M195	12	—2 кр.
9. П.Лами	P	Minardi M195	15	—3 кр.
10. Ж.-К.Буйон	F	Sauber C14	19	—3 кр.
11. М.Шумахер	D	Benetton B195	3	—4 кр.
12. А.Монтермини	I	Pacific PR02	22	—4 кр.
13. Э.Эрвин	GB	Jordan 195	7	—8 кр.

Сошли:			Место	Причина:
круг:			на старте:	
67 М.Брандл	GB	Ligier JS41	8	мотор
58 М.Сало	SF	Tyrrell 023	16	акселератор
54 М.Бланделл	GB	McLaren MP4/10B	13	бензопровод
46 Ю.Катаяма	J	Tyrrell 023	17	покрышка
45 М.Папис	I	Arrows FA16	20	тормоза
41 Ж.Алези	F	Ferrari 412T2	6	мотор
32 П.Динис	BR	Forti FG01	23	мотор
13 Т.Иноуэ	J	Arrows FA16	18	мотор
8 Р.Морено	BR	Forti FG01	21	рычаг КП
5 Дж.Лаваджжи	I	Pacific PR02	24	авария
3 М.Хаккинен	SF	McLaren MP4/10B	5	мотор

Лучший круг: Хилл — 1.20.247 (178,01 км/ч). "Пул-позишн": 1.16.982 (185,56 км/ч). Лидер: Хилл — 1-77.

Впервые в сезоне и всего во второй раз за свою карьеру в Ф1 Хилл выиграл Гран-при с первого места на старте. Между тем "пул-позишн" он заработал в четвертый раз подряд, в шестой — в нынешнем году, и в десятый — за время выступлений в чемпионатах мира.

Во время квалификации в пятницу потерпел тяжелую аварию Жан Алези. И хотя пилот выбрался из обломков "Феррари" самостоятельно, его на вертолете доставили в одну из больниц

Будапешта. Только там выяснилось, что француз отделался лишь легкими ушибами.

На пять тысяч долларов оштрафовали Мику Хаккинена. Его "Мак-Ларен" превысил допустимую скорость в пит-лейне во время субботней тренировки.

Иноуэ, а так же Массимилиано Папис, Джованни Лаваджжи, Андреа Монтермини, Педрупаулу Динис, Жан-Кристоф Буйон, Педро Лами впервые стартовали в Гран-при Венгрии.

Когда после схода на 14 круге Такакино Иноуэ покинул свой "Эрроуз", его сбила "Татра" спасателей, спешивших к месту происшествия. К счастью, ушиб левого бедра оказался не слишком серьезным.

Успех Хилла в квалификации стал 79-й победой "Вильямса". По этому показателю команда "железного Фрэнка" сравнялась с "Мак-Лареном".

Новобранец "Эрроуза" Папис самый тяжелый из пилотов Ф1. Его вес 82 кг.

В АРДЕННСКОМ ЛЕСУ ЛЕГКО ЗАБЛУДИТЬСЯ

А. МЕЛЬНИК



Если это Бельгия, значит будет дождь. А если пойдет дождь, случиться может все, что угодно. Эта фраза давно уже стала едва ли не пословицей в формуле 1. На Большом призе Бельгии, действительно, порой происходят неожиданные вещи. Скажем, десять лет назад гонку вообще отменили — из-за дождя. В девяносто первом настоящий фурор произвел на бельгийской трассе 22-летний новичок "Джордана" Михаэль Шумахер. Еще через год немец выиграл здесь у Айртон Сены и Найджела Мэнселла — выиграл впервые в жизни. А год назад бразилец Рубенс Баррикелло и его хозяин Эдди Джордан радовались своей первой победе в квалификации. Но Гран-при Бельгии 1995 года побил, пожалуй, все рекорды по части сюрпризов. Ибо начались они еще за два дня до старта, а закончились через четверо суток после финиша.

Автодром в местечке Спа-Франкоршам — один из самых, если не самый живописный среди трасс Ф1. Его дорожка прихотливо извивается среди поросших лесом холмов предгорий Арденн. Вот погода здесь на редкость непостоянна. Из-за почти семикилометровой длины кольца и достаточно большого перепада высот на одних участках порой идет дождь, а на других сухо. Эти особенности и сыграли решающую роль в распределении мест на старте.

Ливень припустил еще в четверг — лило всю ночь и утром во время тренировки. Первой жертвой коварной мокрой трассы стал "Бенеттон" под номером 2. Роберт и Джейн Херберты с ужасом наблюдали, как автомобиль их сына вылетел с трассы перед "шпилькой Ля Сурс", ударился в бетонную стенку, отскочил на другую сторону и еще трижды с размаху втыкался в ограждение, прежде чем остановился. Целую минуту англичанин сидел неподвижно, но потом зашевелился и вскоре при помощи судей выбрался из обломков машины.

К огромному облегчению родителей, Джонни отделался несколькими синяками. А вот "Бенеттон" окончательно восстановить удалось через сутки с лишним, когда до конца второй квалификационной серии оставалось всего двадцать минут!

И надо же было такому случиться, что на субботней утренней тренировке — вновь под дождем — разбил свою машину чемпион мира. Вот почему в субботу днем, едва лишь секундомер начал отсчитывать первые мгновения квалификационного часа, и на трассу устремилось большинство пилотов, среди

них не было гонщиков "Бенеттона". Между тем небо затянуло тучи, и пошел дождь. Так что первые восемь "сухих" минут второго дня квалификации оказались решающими — именно тогда Герхард Бергер и Жан Алези "застолбили" первый ряд на старте. А чемпион и вице-чемпион мира оказались на столь непривычных для себя местах.

Шумахер еще мог пробиться вперед — ведь Херберту двадцати минут хватило, чтобы показать четвертое время, — но у "Бенеттона" забарахлила коробка передач. А Деймон Хилл не удержал на мокрой трассе свой автомобиль.

"Когда пытаешься кого-нибудь обогнать, такое впечатление, что едешь в густом облаке, — чертыхался англичанин. — Отвратительная квалификация и была бы совсем катастрофой, если бы еще не удалось опередить Михаэля. К счастью, в Спа обогнать легче, чем в любом другом месте".

А Шумахера, похоже, ничего не берет. "Я сам сгруппировал, моя ошибка, — улыбнулся он, тщетно пытаясь повернуть к собеседнику голову на негнущейся шее — результат утренней аварии. — А начинать гонку с 16 позиции будет очень интересно. Тем более, что хуже места на старте у меня никогда не было".

История свидетельствует, что побеждать можно и из задних рядов. Джеки Стюарт выиграл Гран-при ЮАР 1973 года именно с 16 места на старте. Победитель "Инди-500" 1954 года (тогда она была этапом чемпионата мира) Билл Вукович начал гонку 19-м. А Джон Уотсон в начале 80-х дважды подряд завоевал Большой приз Детройта, показав в квалификации 17

и 22 результат. Но как признался Шумахер уже после финиша гонки, в победу он тем не менее не верил.

Однако пилоты не успели пройти и половины дистанции Гран-при Бельгии, как чемпион мира возглавил гонку! "Сегодняшний этап, — писал по горячим следам обозреватель телеграфного агентства "Рейтер" Тимоти Коллингз, — стал классической демонстрацией превосходства Михаэля Шумахера по всем статьям. Он победил за счет тактической мудрости и изумительного водительского мастерства".

Правда, огромную помощь немцу оказали ... соперники. Отсутствие в первых рядах чемпиона мира давало великолепный шанс претендентам на мировую корону — как "молодым и перспективным", так и "опытным и умудренным". Но ни те, ни другие так и не сумели им воспользоваться.

Первым выбыл из борьбы Мика Хаккинен — его "Мак-Ларен" развернуло в послестартовом повороте (та самая "шпилька Ля Сурс"), и двигатель заглох. Очередная неудача финна настораживает. Его карьера в команде Рона Денниса началась блестяще — в квалификации Португалии-92 он опередил самого Сенну. Но вот уже два года Мика ничем не радует своего патрона, а его езда — временами излишне резкая и очень ненадежная — вызывает много нареканий.

Пощекотали зрителям нервы и Херберт с Алези. Они немного похожи. Не внешне, разумеется, (разве что ростом, оба — отнюдь не великаны), а по тому, как складывается их карьера в Ф1. Тот и другой не новички и довольно давно пользуются репутацией весьма быстрых пилотов, которые "вот-вот выйдут

Машина Шумахера после субботней аварии.



на первые роли". Но выход что-то задерживается — первые победы оба одержали только в этом сезоне, когда обоим стукнуло уже 31 (Жан старше Джонни на четыре дня).

Первые круги в Спа француз и англичанин безраздельно владели вниманием публики, которой, к слову, собралось неимоверное для этих мест количество — 149 тысяч человек. Алези и Херберт несколько раз опасно и красиво обгоняли друг друга, но в конце концов сошли со сцены. Жана подвела подвеска заднего правого колеса, поврежденная во время битвы с Хербертом. А Джонни трижды подряд ошибался сам, эффектно вылетая с трассы в самых неожиданных местах.

Потом пришел черед Култарда. Дейвид шел очень быстро и начал уже заметно отрываться от своего товарища по команде, когда внезапно обнаружил, что подобная спешка пришлась не по нутру двигателю его "Вильямса". И вот в этот момент выяснилось: впереди Хилл и Шумахер.

Михаэль весьма осторожно пробирался сквозь строй соперников, которые вовсе не горели желанием пропускать чемпиона мира без боя. Особенно неуступчивым оказался Эдди Эрвин. Но в конце концов Шумахер североирландца одолел. И перед ним встала главная на протяжении последних двух сезонов проблема — Деймон Хилл.

В отличие от прошлого года, когда его "Бенеттон" был просто быстрее машины соперника, решать ее немец предпочитает хитростью. То совсем заморочит голову Деймона дозаправками, то едет впереди, провоцируя англичанина на ошибку, то, наоборот, "злобно кусает за пятки", принуждая рисковать и насиловать мотор и резину. На этот раз оружием Михаэля стала погода.

Собирался дождь, и многие пилоты уже заезжали в боксы за "мокрыми" шинами. Шумахер же предпочел "слики". Хилл поначалу тоже. Но едва лишь на 21 круге над трассой пролились первые капли дождя, как Деймон отправился "на переобувку". И проиграл все.

Помните об особенностях трассы в Спа? На некоторых участках дождь шел довольно сильный, и здесь "Вильямс" на специальной резине имел неоспоримое преимущество. Но на других отрезках сохранялась почти сухая траектория, и "Бенеттон" наверстывал здесь то, что терял "на плаву".

Хилл атаковал отчаянно, особенно там, где было уж очень мокро. Но Шумахер не сдавался, великолепно управляя машиной на такой скорости и в таких условиях, когда, казалось, он неминуемо должен был



Очень хорошо проявил себя в Бельгии Хайнц-Харальд Френтцен (N29). За несколько кругов до финиша он догнал и обошел Марка Бланделла (N7).

покинуть трассу. Корреспондент "Рейтер" не зря восхищался — езда чемпиона мира живо напомнила непревзойденное мастерство Сенны. Именно здесь, в Спа, бразилец точно также — на "сликах" и в дождь — героически боролся с превосходящими его в скорости "вильямсами". Но проиграл.

А Шумахер выиграл. На 25 круге он заставил Хилла совершить настоящую глупость — англичанин поехал менять "дождевые" покрышки на "слики". А дождь вскоре припустил с еще большей силой. Шумахер же немедленно "переобулся" в покрышки с рисунком!

В общей сложности вице-чемпион пять раз побывал в боксах. Более того, однажды он еще и умудрился превысить скорость в пит-лейне и был наказан 10 секундами штрафа. Так что даже "пейс-кар", появившийся на трассе, когда судьи сочли ливень особенно сильным, и позволивший Деймону "скакать" целых полминуты отставания, не спас англичанина от поражения.

"Если бы дождь продолжался, я был бы героем, — сокрушался сын двукратного чемпиона мира. — Но вместо этого трасса стала подсыхать. Жаль. Могла бы быть великая гонка, а вышло настоящее позорище".

Итак, блестящая победа чемпиона? Не спешите с выводами, ведь мы обещали вам сюрпризы после финиша. По завершении заключительной пресс-конференции команда "Вильямс" подала протест. Хилл считает действия Шумахера на трассе "опасными и нечестными". Немец — подумать только! — однажды даже столкнулся колесами своего "Бенеттона" с "Вильямсом" Деймона. И судьи Гран-при Бельгии "ничтоже сумняшеся" вняли мольбам обиженного сына великого чемпиона. Шумахер был условно дисквалифицирован на четыре гонки за "маневры, которые могли помешать другим водителям — такие как поспешное изменение направления движения... или... любые другие ненормальные смены направления".

"Невероятно, — отреагировал Шумахер. — Я похож, ничего не понимаю в правилах автогонок. Ведь все мы еще с детских лет ездим так на картах". На что Хилл, никогда картингом не занимавшийся, глубокомысленно заметил, что "формулы" значительно быстрее и мощнее гоночных микроавтомобилей.

Флавио Бриаторе немедленно подал апелляцию. Но через четыре дня забрал ее обратно. Добрые люди подсказали менеджеру "Бенеттона", что ни разу еще апелляционное жюри ФИА не пересматривало санкции пилотам в сторону уменьшения. И напомнили весну 94-го. Тогда апелляция по поводу наказания

Эрвина на один этап закончилась дисквалификацией на целых три. "Зачем нам это надо?" — резонно заметил чемпион мира.

Словом, гонка в предгорьях Арденн закончилась вроде бы победой Шумахера. Но кто знает, может быть, судейская казуистика именно этот его триумф превратит в поражение. И Михаэль, великолепно чувствующий себя на извилистой гоночной трассе, заблудится в лесу многочисленных правил и поправок к ним.

11 этап		Гран-при Бельгии	
27 августа, Спа-Франкоршам, 44 круга, 306,556 км			
1. М.Шумахер	D	Benetton B195	16 1:36.47,875
2. Д.Хилл	GB	Williams FW17	8 —19,493
3. М.Брандл	GB	Ligier JS41	13 —24,998
4. Х.-Х.Френтцен	D	Sauber C14	10 —26,972
5. М.Бланделл	GB	McLaren MP4/10B	6 —33,772
6. Р. Баррикелло	BR	Jordan 195	12 —39,674
7. Дж.Херберт	GB	Benetton B195	4 —54,048
8. М.Сало	SF	Tyrrell 023	11 —54,548
9. О.Пани	F	Ligier JS41	9 —1.06,170
10. П.Лами	P	Minardi M195	17 —1.19,789
11. Ж.-К.Буйон	F	Sauber C14	14 —1 кр.
12. Т.Иноуэ	J	Arrows FA16	18 —1 кр.
13. П.Динис	BR	Forti FG01	24 —2 кр.
14. Р.Морено	BR	Forti FG01	22 —2 кр.
Сошли:		Место	Причина:
круг:		на старте:	
28 Ю.Катаяма	J	Tyrrell 023	15 авария
27 Дж.Лаваджжи	I	Pacific PR02	23 КП
23 Л.Бадер	I	Minardi M195	19 авария
22 Г.Бергер	A	Ferrari 412T2	1 мотор
21 Э.Эрвин	GB	Jordan 195	7 пожар
20 М.Палис	I	Arrows FA16	20 авария
18 А.Монтермини	I	Pacific PR02	21 бензопровод
13 Д.Култард	GB	Williams FW17	5 КП
4 Ж.Алези	F	Ferrari 412T2	2 подвеска
1 М.Хаккинен	SF	McLaren MP4/10B	3 авария
Лучший круг: Култард (11) — 1:53.412 (221.373 км/ч). "Полу-позишн": 1:54.392 (219.476 км/ч). Лидеры: Херберт — 1; Алези — 2-3; Херберт — 4-5; Култард — 6-13; Хилл — 14-15; Шумахер — 16-18; Хилл — 19-21; Шумахер — 22-23; Хилл — 24; Шумахер — 25-44. "Пейс-кар": 30-32.			
Личный зачет: 1. Шумахер — 66 очков; 2. Хилл — 51; 3. Алези — 32; 4. Култард — 29; 5. Херберт — 28; 6. Бергер — 25; 7. Френтцен — 10; 8-9. Баррикелло, Пани — по 8; 10-11. Брандл, Бланделл — по 7; 12. Эрвин — 6; 13. Хаккинен — 5; 14. Буйон — 2; 15-16. Морбиделли, Сузуки — по 1. "Кубок конструкторов": 1. Benetton — 84; 2. Williams — 74; 3. Ferrari — 57; 4. Ligier — 16; 5. Jordan — 14; 6-7. McLaren, Sauber — по 7; 8. Arrows — 1.			

РЕЗУЛЬТАТЫ ТРЕНИРОВОЧНЫХ И КВАЛИФИКАЦИОННЫХ ЗАЕЗДОВ

	пятница	суббота	воскресенье
Шумахер	-2,065	-0,218	-0,845
Херберт	-4,839	—	-3,312
Катаяма	-3,250	-3,450	-3,588
Сало	-4,035	-3,360	-2,708
Хилл	-2,312	-0,399	-0,918
Култард	-0,950	-0,488	1.52,474
Бланделл	-3,429	-3,392	-1,844
Хаккинен	-1,101	-1,104	-0,402
Палис	-7,763	-4,556	-5,340
Иноуэ	-19,825	-8,567	-6,732
Баррикелло	-1,408	-2,400	-2,795
Эрвин	-1,749	-1,796	-1,809
Лаваджжи	-42,904	-11,567	—
Монтермини	—	-10,551	-7,571
Динис	-12,135	-10,955	-9,156
Морено	-11,961	-8,673	-9,837
Бадер	-3,204	-2,591	-4,603
Лами	-4,438	-3,803	-5,195
Брандл	-2,895	-2,463	-3,413
Пани	-1,314	-2,835	-10,191
Алези	2.15,990	-0,333	-4,485
Бергер	-1,986	2.14,962	-0,869
Буйон	-3,152	-2,662	-4,541
Френтцен	-0,012	-0,789	-3,835

1984

ФОРМУЛА 1

1 этап — "Жакаренагуа", 61 круг/306,891 км; 2. Кялами, 75/307,8; 3. Цольдер, 70/298,34; 4. Имола (I), 60/302,4; 5. Дижон-Пренуа, 79/307,073; 6. Монте-Карло, 31/102,672; 7. Монреаль, 70/308,7; 8. Детройт, 63/253,449; 9. Даллас, 67/261,367; 10. Брэндс-Хетч, 71/298,697; 11. Хоккенхайм, 44/299,068; 12. "Остеррайхринг", 51/303,042; 13. Зандвоорт, 71/301,892; 14. Монца, 51/295,8; 15. Нюрбург 67/304,314; 16. Эшторил, 70/304,5. В зачет шли 11 лучших результатов. Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише этапа; С — сход по техническим причинам; А — авария; Д — дисквалификация; * — не финишировал, но получил зачетное место; Ф — финишировал, но не получил зачетное место; НС — не стартовал; К — не прошел квалификацию; прочерк — не участвовал в Гран-при; В Монте-Карло из-за дождя гонка была остановлена после 31-го круга (всего предстояло пройти 77 кругов), поэтому пилоты первой шестерки получили половину зачетных очков. Результаты пилотов команды "Тиррел" были аннулированы, так как их автомобили не соответствовали техническим требованиям. Команды ATS и "Озелла" заявили в чемпионате только по одному автомобилю, поэтому результаты Бергера и Гартнера в Имоле не учитывались; гонщики выступали на запасных машинах — лучшее время прохождения круга в гонке.

		BR 25.03	ZA 7.04	B 29.04	RSM 6.05	F 20.05	MC 3.06	CDN 17.06	USA 24.06	USA 8.07	GB 22.07	D 5.08	A 19.08	NL 26.08	I 9.09	EUR 7.10	P 21.10	
1.	Ники Лауда (А)	6 С	8 1	14 С	5 С	9 1	8 А	8 2	10 С	5 А	3 1	7 2	4 1	6 2	4 1	15 4	11 2	72
2.	Ален Прост (F)	4 1	5 2	8 С	2 1	5 7	1 1	2 3	2 4	7 А	2 С	1 1	2 А	1 1	2 С	2 1	2 1	71,5
3.	Элио де Анджелис (I)	1 3	7 7	5 5	11 3*	2 5	11 5	3 4	5 2	2 3	4 4	2 С	3 С	3 4	3 С	23 С	5 5	34
4.	Микеле Альборето (I)	2 С	10 11*	1 1	13 С	10 С	4 6	6 С	4 С	9 А	9 5	6 С	12 3	9 С	11 2	5 2	8 4	30,5
5.	Нельсон Пике (BR)	7 С	1 С	9 9*	1 С	3 С	9 С	1 1	1 1	12 А	1 7	5 С	1 2	2 С	1 С	1 3	1 6	29
6.	Рене Арну (F)	10 С	15 С	2 3	6 2	11 4	3 3	5 5	15 А	4 2	13 6	10 6	15 7	15 11*	14 С	6 5	17 9	27
7.	Дерек Уорвик (GB)	3 С	9 3	4 2	4 4	7 А	5 А	4 С	6 С	3 А	6 2	3 3	6 С	4 А	12 С	7 11*	9 С	23
8.	Кейю Росберг (SF)	9 2	2 С	3 4*	3 С	4 6	10 4	15 С	21 С	8 1	5 С	19 С	9 С	7 8*	6 С	4 А	4 С	20,5
9.	Найджел Мэнселл (GB)	5 А	3 С	10 С	18 А	6 3	2 А	7 6	3 С	1 6*	8 С	16 4	8 С	12 3	7 А	8 С	6 С	13
	Айртон Сенна (BR)	16 С	13 6	19 6	К	13 С	13 2	9 7	7 А	6 С	7 3	9 А	10 С	13 С	—	12 А	3 3	13
11.	Патрик Тамбэ (F)	8 5*	4 С	12 7	14 А	1 2	6 А	—	9 С	10 А	10 8*	4 5	5 С	5 6	8 С	3 С	7 7	11
12.	Тео Фаби (I)	15 С	6 С	18 А	9 С	18 9	—	—	23 3	—	14 С	8 С	7 4	10 5	5 С	10 С	—	9
13.	Риккардо Патресе (I)	11 С	18 4	7 С	10 С	16 С	14 С	14 А	25 А	21 А	17 12*	20 С	13 10*	18 С	9 3	9 6	12 8	8
14.	Тьерри Бутсен (В)	20 6	27 12	17 С	20 5	15 11	К	18 С	13 С	20 С	12 С	15 С	17 5	11 А	19 10	11 9	18 С	5
	Жак Лаффит (F)	13 С	11 С	15 С	15 С	12 8	16 8	17 С	19 5	24 4	16 С	12 С	11 С	8 С	13 С	14 С	15 14	5
16.	Андреа де Чезарис (I)	14 С	14 5	13 А	12 6*	27 10	7 А	10 С	12 С	16 А	19 10*	11 7	18 С	14 С	16 С	17 7	20 12	3
	Эдди Чивер (USA)	12 4	16 С	11 С	8 7*	17 А	К	11 11*	8 С	14 А	18 А	18 С	16 С	17 13*	10 9*	13 С	14 17	3
	Стефан Юханссон (S)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 А	26 Д*	К	25 Д*	—	—	—	—
	"Тоулмен-TG184-Харт"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 4	26 С	10 11	3
19.	Пьеркарло Гинцани (I)	21 С	20 НС	20 С	К	26 12	19 7	19 С	26 А	18 5	21 9	21 С	23 С	21 С	22 7*	20 А	22 С	2
20.	Марк Зурер (CH)	24 7	24 9	24 8	16 С	20 А	К	23 С	22 А	22 С	15 11	14 С	19 6	19 С	15 С	16 А	16 С	1
	Мартин Брандл (GB)	18 Д*	26 Д**	22 С	22 Д**	24 Д**	К	21 Д*	11 Д*	(27) НС	—	—	—	—	—	—	—	—
	Штефан Беллоф (D)	22 С	25 А	21 Д*	21 Д*	21 С	20 Д*	22 С	16 А	17 А	26 Д**	—	К	24 Д*	—	—	—	—
	Иозеф Гартнер (А)	—	—	—	26 С	—	—	—	—	—	27 А	23 С	22 С	23 12	24 (5)	22 С	24 16	—
	Герхард Бергер (А)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 12	—	20 (6)	18 А	23 13	—
	Коррадо Фаби (I)	—	—	—	—	—	15 А	16 С	—	11 7	—	—	—	—	—	—	—	—
	Франсуа Эсно (F)	19 С	17 10	23 С	17 А	14 НС	17 А	13 С	18 А	19 А	20 С	17 8	21 8	20 7	18 А	19 10	21 С	—
	Мауро Балди (I)	23 С	21 8	25 С	24 8	25 С	К	—	—	—	—	—	—	—	—	24 8	25 15	—
	Джонатан Палмер (GB)	26 8	22 С	26 10	25 9	22 13	К	—	24 А	25 С	23 А	25 С	24 9	22 9	26 С	21 С	26 С	—
	Манфред Винкальхок (D)	Д*	—	12 С	6 С	7 С	8 С	12 А	12 8	14 А	13 8	11 А	13 С	14 НС	16 А	21 НС	—	—
	"Брэбхэм-BT53B-BMB"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 10	—
	Хууб Ротенгаттер (NL)	—	—	—	—	—	—	24 С	К	23 А	22 Ф	24 9	26 С	27 С	25 8	—	—	—
	Джонни Секотто (YV)	17 С	19 С	16 С	19 С	19 С	18 С	20 9	17 С	15 А	—	—	—	—	—	—	—	—
	Филипп Алльо (F)	25 С	23 С	К	23 10*	23 С	К	26 10	20 А	(24) НС	24 А	22 С	25 11	26 10	23 С	25 С	27 С	—
	Майк Таквелл (NZ)	—	—	—	—	—	—	25 С	—	—	—	К	—	—	—	—	—	—
	Филипп Штрайф (F)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 С	—
	Пьерлуиджи Мартини (I)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	К	—	—	—



НАПРАСНАЯ ПОГОНЯ

Уже после того как первенство мира по мотокроссу в "осьмушках" перевалило за свой экватор, довольно уверенное лидерство захватил обладатель итальянского имени и чешской фамилии Алессандро Пузар. Но затем Сандро, казалось, позволил себе немного перевести дух, за что немедленно был наказан. И его соперник — фирменный пилот "Ямахи" весьма быстро наверстал отставание, а по окончании предпоследнего этапа чемпионата в лидерах оказался уже Киоди. И хотя малыш Алессандро выигрывал самую малость — всего два очка, психологическое преимущество должно было быть на его стороне. Но судя по всему, Пузар просто решил поиграть со своим соперником в "кошки-мышки", и на этапе в немецком Райле Сандро, позабавившись, вернул инициативу в свои руки.

Уже в первом заезде лучшим оказался Алессандро, вновь выйдя в лидеры с преимуществом в одно очко. Таким образом судьба чемпионского титула решалась в заключительной гонке сезона. Победителем в этой дуэли вновь вышел Пузар. А Алессандро Киоди, чья погоня за лидером оказалась бесполезной, вновь, как и год назад, стал только вице-чемпионом.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОКРОССУ

Класс 125 см³. XII этап. Райль, Германия, 13 августа. 1-й заезд: 1. А.Пузар ("Хонда"); 2. А.Киоди (оба — I, "Ямаха"); 3. М.Масшио ("Хонда"); 4. Ф.Виалле; 5. С.Тортелли (все — F, оба — "Кавасаки"); 6. Б.Йоргенсен (DK, "Хонда"). 2-й заезд: 1. Д.Стрийбос (NL, "Сузуки"); 2. Пузар; 3. Киоди; 4. Тортелли; 5. Дж.Баттон (USA, "Хонда"); 6. Виалле. Итоговый результат: 1. Пузар — 340 очков; 2. Киоди — 337; 3. Тортелли — 266; 4. Баттон — 201; 5. Масшио — 186; 6. М.Фантон (I, "Кавасаки") — 169.

КАК В

ПОСЛЕДНИЙ РАЗ



Тридцать девять очков отставания от лидера, четыре гонки до окончания сезона — с таким вот неприятным раскладом подошел к Гран-при Чехии в классе 250 см³ экс-чемпион мира по кольцевым мотогонкам Тецуе Харада. Более того, "Ямаха" японца проигрывает "Априлии" лидера — Макса Бьяджи, в мощности. Словом, гонка на "Масариковом округе" была едва ли не последним шансом Харады для сохранения реальных шансов на корону, при этом полагаться Тецуе мог лишь на собственное мастерство и хитрость.

Со старта вперед уверенно ушла тройка Бьяджи—Харада—Вальдман. Последний — пилот выкрашенной в цвета пачки сигарет НВ "Хонды" стал вскоре отваливаться от лидеров. Вот-вот, казалось, должен был сдаться и Харада. Неожиданно, к удивлению десятков тысяч зрителей, Тецуе вышел вперед. Итальянец немедленно бросился отвоевывать позицию и вскоре ему это удалось. Но это было еще не все. На предпоследнем круге Харада выжал из "Ямахи" "лучший круг" и вышел на атакующую позицию. Правда, на большее Тецуе не хватило. И теперь его чемпионские притязания выглядят весьма призрачными. Макс может стать двукратным чемпионом уже на ближайшем этапе в Рио-де-Жанейро. Для этого пилоту "Априлии" необходимо выиграть гонку в Бразилии при условии, что Харада не поднимется выше третьего места.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО КОЛЬЦЕВЫМ МОТОГОНКАМ

Класс 250 см³. X этап. Брно, Чехия, 20 августа (20 кр., 107,880 км): 1. М.Бьяджи (I, "Априлия") — 41.56,604; 2. Т.Харада (J, "Ямаха"), отставание — 0,156; 3. Р.Вальдманн (D) — 13,422; 4. Л.д'Антин (E) — 40,632; 5. Д.Ромбони (I) — 40,652; 6. Ж.-Ф.Руджиа (F, все — "Хонда") — 40,774. Положение после десяти этапов: 1. Бьяджи — 213 очков; 2. Харада — 169; 3. Вальдманн — 164; 4. Т.Окада (J, "Хонда") — 102; 5. Руджиа — 91; 6. Н.Аоки (J, "Хонда") — 87.

САКАТА НЕ ДОВОЛЕН



Для действующего чемпиона мира "осьмушек" Казуто Сакаты нынешний сезон стал потерян зря. И в самом деле, еще год назад японец на итальянской "Априлии" был практически единственным фаворитом первенства по кольцевым мотогонкам в классе 125 см³. Сейчас ситуация иная. Теперь сам Казуто оказался в роли догоняющего. Его соотечественник Харучика Аоки ушел слишком далеко вперед, конечно, Саката сохраняет шансы на титул, но реализация их скорее из области чистой теории. И хотя Казуто выиграл очную дуэль у Харучики в чешском Гран-при, победа эта принесла ему скорее моральное удовлетворение. Гонщику "Хонды" достаточно на очередном этапе финишировать впереди пилота "Априлии", и корона у него в кармане.

Сам Саката обвиняет в столь резком изменении результатов итальянский завод, не обеспечивший его команду запасными частями в должном количестве, и грозит на будущий сезон перейти в класс 250 см³ в объятия "Хонды".

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО КОЛЬЦЕВЫМ МОТОГОНКАМ

Класс 125 см³. X этап. Брно, Чехия, 20 августа (19 кр., 102,486 км): 1. К.Саката ("Априлия") — 42.08,715; 2. Х.Аоки, отставание — 7,496; 3. А.Саито (оба — "Хонда") — 9,967; 4. М.Токудome ("Априлия") — 9,970; 5. Х.Накадзю (все — J, "Хонда") — 10,068; 6. Дж.Скальвини (I, "Априлия") — 20,657. Положение после десяти этапов: 1. Аоки — 181 очко; 2. Саката — 127; 3. С.Перуджини (I, "Априлия") — 112; 4. Саито — 95; 5. Д.Раудис (D, "Хонда") — 89,5; 6. Э.Алсамора (E, "Хонда") — 78.

ПО НОВОЙ ДОРОГЕ

А. КАТКАРТ
Фото Ф. МАСТЕРЗА

Пять лет назад «Бимота» представила первый современный серийный мотоцикл с центральной поворотной ступицей. Он был назван «Тези», поскольку возник на основе тезисов дипломной работы студента Болонского университета Пьерлуиджи Маркони. Запуск «Тези» в серию был точно рассчитанным риском. И не только в коммерческом плане — воспримет ли подкованная клиентура «Бимоты» столь необычный мотоцикл? — но и в техническом. Могла ли конструкция, настолько радикальная, что ее можно было воспринять как плевок в лицо всего почтенного двухколесного мира, считаться готовой к производству, если сам Маркони признавался, что он не представляет себе всех ее возможностей? Должна ли была «Бимота» ожидать до тех пор, пока конструкция «Тези» станет во **всех** отношениях лучше обычных современных мотоциклов или же достаточно того, что она превосходит их лишь в **некоторых** аспектах?



BIMOTA TESI 1D E





омню, как мы с Маркони обсуждали эти вопросы за стаканчиком "Треббiano" в маленьком ресторане неподалеку от завода. Я приехал тогда, чтобы забрать гоночную "Тези", которую "Бимота" наконец согласилась мне предоставить. "Проектировать "Тези" — все равно что ехать по улице, и увидев впереди тупик, свернуть на другую дорогу, — объяснял Пьерлуиджи. — Новая дорога уходит далеко и скрывается за горизонтом. Но у вас не остается другого выбора, кроме как следовать по ней, потому что старая дорога не ведет никуда. Так что лучше уж ехать по новой, стараясь выдерживать нужное вам направление. Вот как мы делаем "Тези" — мы свернули и теперь пытаемся понять, куда приедем. Конечно, мы будем постоянно вносить изменения в конструкцию, руководствуясь своим опытом и замечаниями поку-

пателей. Но безусловно, не повернем назад — разве что время от времени будем поглядывать в зеркало заднего вида."

С тех пор я не раз вспоминал этот разговор, особенно когда мы бились над настройкой "Тези" перед гонками. Ездить на мотоцикле, который обладает гораздо большим набором регулировок, чем соперники, и который гораздо более отзывчив к этим самым регулировкам — непростой дар. Когда все настроено правильно, вы благословляете небеса за столь хитроумную технику. Когда же настройка вам не удастся, вы мечтаете о телескопической вилке, как у всех остальных.

Однако создатель "Тези" выполнил все свои обещания. "Тези" совершенствуется не только постоянно, но и быстрее, чем обычные мотоциклы с "телескопом". Пользуясь образным языком Маркони, когда вы работа-

ете в темноте, да еще над тем, что никто до вас не делал, то, распахнув окно, вы не только бросаете свет на плоды вашей упорной работы, но и освещаете часть пути, который вам предстоит. Возьмем один наглядный пример. Замена амортизаторов "Марцокки" на "Олинз" дала "Бимоте" более совершенный и отзывчивый узел, позволила увеличить ход колеса. А кроме того — применить рычажный механизм подвески с более прогрессивной характеристикой. Мотоцикл не только получил более мягкие подвески, но и избавился от неприятных уводов на неровной дороге, что было слабым местом "Тези" с амортизаторами "Марцокки".

Оснащенная продукцией фирмы "Олинз", "Тези" оказалась по настоящему конкурентоспособной машиной. Это подтверждают и результаты гонок — хотя немалую роль сыграли шины "Бриджстоун", на которые я перешел в новом сезоне. Благодаря треугольному профилю на виражах, они располагают большим пятном контакта и, следовательно, сцеплением с дорогой. Они идеально подходят "Тези", позволяющей, благодаря своей подвеске, энергично тормозить в повороте. "Бриджстоун" также избавил "Бимоту" от неустойчивости на прямых. Конечно, "Мишлен-Хай-Спорт", установленные на дорожных "Тези", — замечательные шины для обычных мотоциклов, но я не уверен, что они вполне подходят к характерному поведению "Тези".

Но вернемся к нашей машине. На Кёльнском салоне в октябре 1992 года "Бимота" представила "Тези-1D" второго поколения. Машина получила обозначение E.S. ("Эдиционе Специале" — "специальное исполнение"). В 1993 году, в ознаменование двадцатилетнего юбилея "Бимоты", сделана ограниченная серия — всего 50 экземпляров. По сравнению со старой 1D-SR она стоит почти на четыре тысячи долларов больше, и сейчас это самый дорогой серийный мотоцикл, предлагаемый европейской фирмой — цена "Бимоты-Тези-1D-E.S." — 33000 долларов.

Это, безусловно, и один из самых красивых мотоциклов мира — когда вы видите его в первый раз, у вас просто перехватывает дыхание. Когда во время пробной поездки мы остановились выпить по чашечке кофе в городке Морчиано, на старомодную "Тези-1D-SR" никто не обратил внимания, все струдились вокруг новой модели.

Врожденный вкус, свойственный итальянцам, и их пристрастие к техническому совершенству заставляли детей застывать с разинутым ртом, стариков тыкать пальцем в переднее колесо, в попытках объяснить, как эта штука работает. Автомобилисты, заведя мотоцикл, тормозили посреди улицы, а затем, проехав немного вперед, выходили из машин и возвращались пешком, застывая перед "Бимотой" со скрещенными на груди руками и взирая на нее с вожделением и преклонением.

“Бимота-Тези-1D-E.S.” и ее предшественница 1D-SR.

Мне довелось ездить на многих экзотических мотоциклах, но ни один из них не вызывал такого внимания. И одобрения. Самой выразительной была реакция парня с внешностью местного мафиози: вызывающе одетый, с черной щетиной на скулах, он целых две минуты стоял и смотрел на мотоцикл, не произнося ни слова. Затем резко повернулся и пошел прочь, на ходу сделав характерный итальянский жест — подушечки пальцев одной руки прижаты друг к другу — и припечатывав при этом одним лишь словом: “Италия!”

Что же, он и его соотечественники совершенно правы в чувстве гордости за новый “Тези”. Его формы напоминают создания автомобильного дизайнера Джорджетто Джуджаро, который недавно начал сотрудничать с “Бимотой”. Именно так “Тези” должен был выглядеть с самого начала — по крайней мере, старая версия рядом с новой смотрится как “Мазерати-Битурбо” рядом с “Ламборгини-Кунташ”. Не пожалейте лишних четырех тысяч, поклонники “Бимоты”...

Новая форма не только эффектнее внешне, но и более обтекаема — зализанные обводы сменили обрубленные формы передней части обтекателя, а ветровое стекло наклонено на больший угол. Правда, для того, чтобы воздушный поток проходил над шлемом, неплохо было бы поднять щиток на пару-другую сантиметров. На скорости свыше 200 км/ч переднее колесо уже не стремится оторваться от земли, как на старой “Тези”. Изменилась и посадка: теперь вы сидите немного выше и чуть больше наклонившись вперед, чем на старой модели. Так что большая часть вашей массы приходится на переднее колесо, увеличивая его сцепление при торможении и входе в поворот. Но в то же время вы в большей степени, чем на старом мотоцикле, чувствуете себя слитым с машиной. На горбатый кожух бензобака очень удобно ложиться грудью на высокой скорости. Очень комфортабельный мотоцикл на очень высокой скорости!

Хотя все ваше внимание захватывает эффектная внешность мотоцикла, под обтекателем тоже скрывается немало интересного. Та часть системы впрыска топлива, которая изготовлена фирмой “Вебер”, — две форсунки на цилиндр двухцилиндрового двигателя “Дукати” — осталась без изменений, но управляющая электроника “Марелли” заменена более легким и компактным узлом болонской фирмы TDD, встроенным в электронный щиток приборов той же компании. Это уже не традиционные спидометр и тахометр, а “информационный дисплей” на жидких кристаллах — он и раньше применялся на “бимотах”, но впервые объединен с управляющим процессором. Я всегда считал приборы на жидких кристаллах

трудночитаемыми. Однако в новом варианте они глубже запрятаны в обтекатель, так что солнечный свет мешает меньше. Хорошо бы убрать туда и контрольные лампы, потому что в нынешнем положении — на кожухе бензобака — они совершенно не видны.

Система впрыска топлива получила датчик температуры выхлопных газов, а смесь теперь, если требуется, обедняется или обогащается автоматически. Правда, пересаживаясь на мотоцикл прежней модели и обратно, я не заметил особых различий в характеристике двигателя и его отзывчивости на ручку газа. Но вот в чем разница сразу заметна — это работа новой передней подвески. Вам не надо быть Миком Дуэном, чтобы постоянно отслеживать, что делает в данный момент переднее

колесо. Настолько чуткой обратной связью обладает передняя подвеска с амортизатором “Олииз” и в сухую, и, в особенности, в мокрую погоду. “Виновата” в этом новая конструкция переднего амортизатора. Маятник — так же, как и задний, он изготавливается из единой отливки — качается не на шарикоподшипнике, как раньше, а на комбинированном ролик-шариковом, для увеличения поперечной жесткости. Именно этому вы обязаны изумительным чувством контроля переднего колеса. Это ощущение не только помогает при прохождении поворотов, но и позволяет извлечь максимальную выгоду из главного преимущества “Тези” перед обычными мотоциклами — поведения в торможении.

Пока вы не прочувствуете траекторию



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА BIMOTA TESI 1D E.S.

Двигатель

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

двухцилиндровый, четырехтактный
92/68 мм
904 см³
113 л.с. при 8500 об/мин
четыре клапана на цилиндр, десмодромный привод
объединенная электронная система управления зажиганием и впрыском топлива
электростартером
12 В, аккумулятор емкостью 14 А·ч и генератор мощностью 350 Вт
жидкостная, с алюминиевым радиатором

Подача топлива и зажигание

Запуск двигателя
Система электрооборудования

Система охлаждения

Трансмиссия

Моторная передача
Сцепление
Коробка передач
Главная передача

прямозубными шестернями
многодисковое, сухое
шестиступенчатая
роликовой цепью

Ходовая часть

Рама

Передняя подвеска
Задняя подвеска
Передний тормоз
Задний тормоз
Передняя шина
Задняя шина

композиция из алюминиевых пластин и стальных труб
рычажная, с одним амортизатором
рычажная, с одним амортизатором
два плавающих диска диаметром 320 мм
один диск диаметром 230 мм
"Мишлен", 120/70ZR17
"Мишлен", 180/55ZR17

Общие данные

База
Длина/ширина/высота
Высота по седлу
Сухая масса
Объем бензобака
Максимальная скорость
Время разгона с места до 100 км/ч

1410 мм
2100 / 700 / 1150 мм
785 мм
185 кг
16 л
255 км/ч
4,1 с

переднего колеса, вы не можете взять все, что способна предложить "Бимота-Тези". Пока вы не убедите себя, что на этом мотоцикле можно тормозить интенсивнее и дольше, чем на обычных машинах, вы не сможете решиться проделывать эти вещи на "Тези". Здесь вам и приходится на помощь то ощущение полного контроля над передним колесом, которое появилось благодаря новым амортизаторам "Олинз".

Впрочем, легкий диссонанс вносят тормоза. Работают они великолепно, и вы не можете желать лучшего тормозного усилия. Но чувствительность их хуже, чем на прежней модели: ход рычага очень короткий, так что тормоза вступают в действие рано и резко. А энергичное торможение на мокрой дороге без блокировки переднего колеса превращается в лотерею. Виновны ли в этом материал колодок или главный тормозной цилиндр, но эта проблема требует своего решения. И вообще — на таком дорогом мотоцикле отсутствие регулировки тормозного рычага непростительно.

Новый "Тези" производит впечатление более узкого и охотнее меняющего траекторию движения, чем его предшественник. И хотя я отношу это ощущение частично на счет оптической иллюзии, немалую роль играют и правильно подобранные настройки мотоцикла. Замечательная особенность конструкции "Тези" — покупатель может сам изменять рулевую геометрию. Например, мы подняли угол наклона рулевой колонки, уменьшили вылет и подняли высоту задней части мотоцикла для того, чтобы он лучше слушался руля и проходил повороты с большей скоростью. Базовая регулировка предназначена для езды по обычным дорогам и представляет собой некоторый компромисс, но даже при такой настройке новый вариант проворнее старого, без ущерба для устойчивости на виражах.

Хотя самое главное достоинство новой "Тези-Е.С." по сравнению с предшественницей — ее чувственный, волнующий дизайн, — с которым отлично согласуются эллипсоидальные фары. Уродливая квадратная фара старой модели в сравнении с ними кажется устаревшей, как вчерашняя газета. Конечно, "Тези" еще не само совершенство — да и может ли когда-либо мотоцикл достичь совершенства? — но нынешний вариант представляет собой столь же значительный шаг вперед в конструкции, как и в дизайне. "Бимота" перешла на вторую передачу после поворота на "улицу Тези". Жаль лишь, что в ее экипаже уместилось только 50 пассажиров. ▀





За рулем "Москвича-Г5" один из сильнейших гонщиков страны 70-х годов Юрий Теренецкий. На этой машине Юрий трижды становился чемпионом СССР (1972, 1973, 1975). Он также успешно выступал в кольцевых гонках на легковых автомобилях (снимок сделан в 1972 году после золотого финиша).



Леонид Николаевич Майоров уже давно свой человек в компаниях самых именитых раллистов. Вот и накануне старта "Дакара-95" он беседует с финнами Ари Ватаненом и Тимо Салоненом. Речь идет о новом проекте — проведении зимнего ралли-рейда по России.



Кольцевая трасса "Боровое", советский этап Кубка дружбы социалистических стран 1973 года. Впереди — "шкоды" чехословацкой сборной, а во втором ряду наши (слева направо) — Эдуард Пистуневич с ВАЗа, Александр Замыслов на машине собственной подготовки и Юрий Теренецкий на "Москвиче".

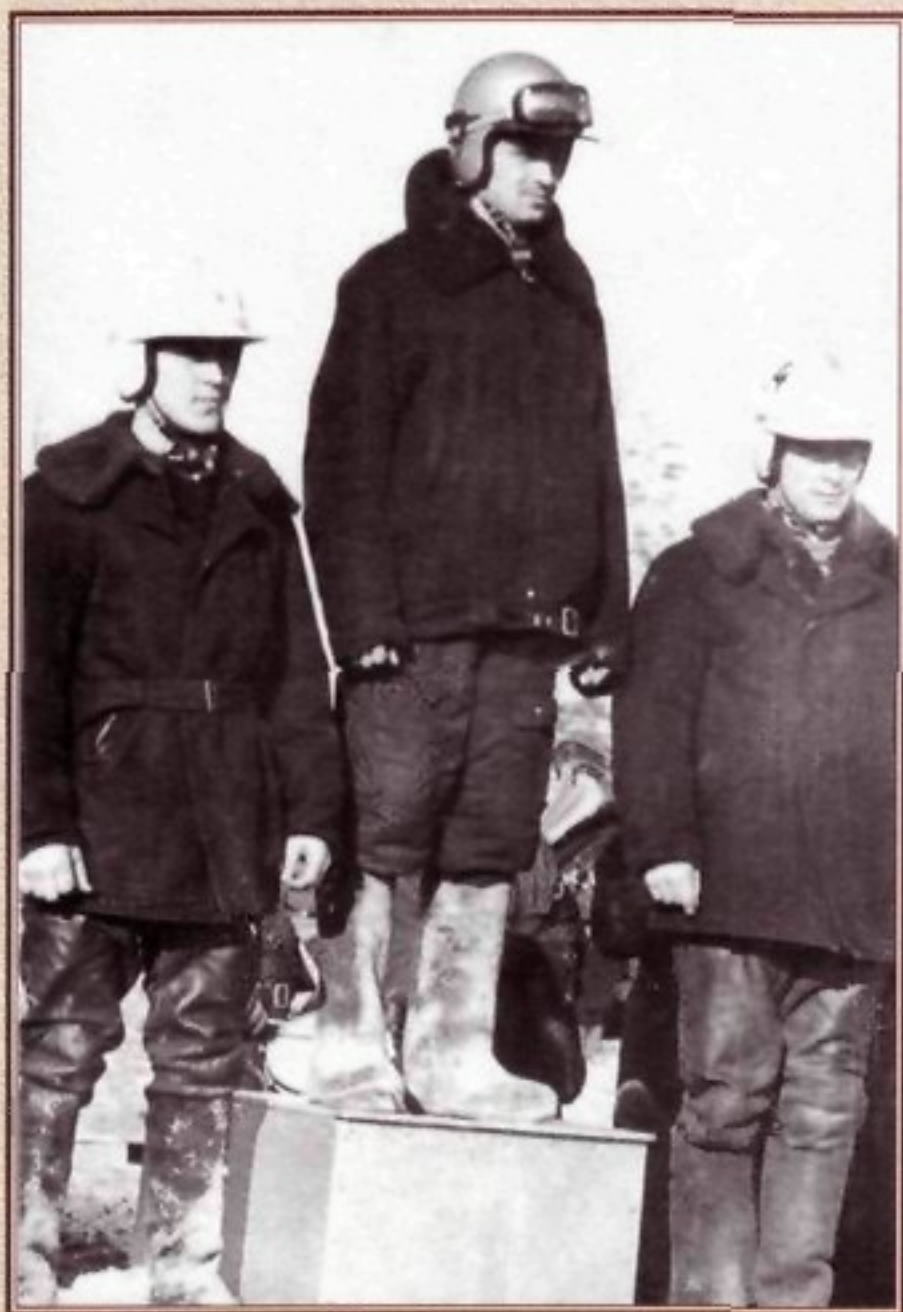


1991 год, Сьерра-Невада в американском штате Калифорния. Наши девушки на открытии Кубка мира по мотокроссу среди женщин (не удивляйтесь этому названию — в США все в высшей степени масштабно) и выступили там вполне достойно.

Ижевский гонщик Константин Антропов со штурманом Анатолием Брумом на скоростном участке ралли "Татры" 1979 года. Специалисты называли Константина одним из самых самообытных спортсменов того времени. К сожалению, тяжелые травмы, полученные на одном из соревнований, не позволили до конца раскрыться его таланту.



Эта фотография некогда украшала стенд, подготовленный организаторами ралли "Тысяча озер" 1976 года. Не правда ли, любопытный ракурс? В полете экипаж литовцев братьев Каституса и Арвидаса Гирдаускасов. Не менее интересна подпись под фотографией: "Так ездить нельзя".



Снимок сделан в феврале 1970 года на традиционном мотокроссе в Коврове. Слева — известный армейский кроссмен Евгений Петушков, на высшей ступеньке пьедестала — победитель соревнований Юрий Сухов, третий — Виктор Арбеков. Кстати, тридцать лет назад он первым из советских мотоспортсменов завоевал золотую медаль чемпиона мира.



В 1984 году один из допов ралли "Кремлевские звезды" проходил на велокольце Олимпийского комплекса "Крылатское".



Впервые участвуя в польском ралли-рейде "Ельч", "Урал" Евгения Гуленкова занял второе место среди грузовиков. На машине из Миасса ижевчанин Владимир Гольцов выступал в первом марафоне Париж—Москва—Пекин. К сожалению, спортивная работа на предприятии сейчас полностью прекратилась.



Одним из первых проектов Леонида Майорова был выезд советских гонщиков на ралли в Иорданию в 1985 году. Тогда на полторатысячном пути три наши экипажа сполна испытали "прелести" сыпучих песков побережья Мертвого моря и каменистых дорог высокогорья. И тем не менее Сергей Бузин практически на серийном ВАЗ-2107 занял третье место в абсолютном зачете.



В крошечной темноте пустыни менеджер Леонид Майоров и мотоциклисты Сергей Поваров и Александр Нифонтов обсуждают план предстоящего этапа рейда "Фараоны-94".

АППЕТИТ ПРИХОДИТ ВО ВРЕМЯ ЕДЫ

М. МЕДВЕДЕВ

Какими бы разными ни выглядели все нынешние примадонны автоспорта, как бы ни отличались их характеры, стили жизни, манера вождения и семейное положение, все же одна деталь их биографии объединяет. Каждый из них "заболел" гонками в самом раннем детстве. Разве можно себе представить, что, например, Михаэль Шумахер или Майкл Дуэн впервые сели за руль гоночных аппаратов в 19 лет, а вскоре стали чемпионами мира?

"Конечно, нет. Такого не может быть!" — скажете вы. И будете неправы. В отличие от практически всех своих соперников, чемпион мира по мотогонкам Бьяджи в детстве отнюдь не бредил мотоциклами. Да и вообще — на гоночную трассу его занесла чистая случайность.

"Да оторвись ты от этого футбола, Макс! Поедем лучше в Валлелунгу, я покажу тебе настоящий спорт — мотогонки".

Невысокий кучерявый парнишка по имени Массимилиано Бьяджи посмотрел на Даниеле с глубоким сомнением — предложение приятеля явно не привело его в восторг. Мотогонки! Подумаешь! То ли дело футбол — игроки "Ромы" представлялись ему полубогами, голы, очки, игры занимали все воображение. А мотоциклы... Нет, конечно, на своей "Априлии-AF1" Макс лихо "рассекал" по древним улочкам Рима. Но это так — покрасоваться перед подружками. Не больше. Но гоночные шлем и комбинезон приятеля сверкали так соблазнительно... и Массимилиано решил.

Пестрота рекламных наклеек, жужжание мотоциклетных моторов, скорость и грациозность гонщиков уже по определению не могут не привлечь мальчишку, который считает себя совсем взрослым. Тем более итальянца. И так уж получилось, что первый раз заглянув на гоночную трассу, Бьяджи, образно выражаясь, остался там на всю жизнь.

Купив необходимую амуницию, Макс выкатил свой серийный мотоцикл на первую в жизни гонку. Было тогда Бьяджи 18 лет. Через два года Массимилиано назовут новой ита-

льянской надеждой в чемпионате мира, а через пять он этот самый чемпионат выиграет. Но вполне возможно, что такого никогда бы и не случилось, если бы с самого начала совершенно неожиданно — в первую очередь для самого себя — Массимилиано не показал завидную прыть... В первой же своей гонке Бьяджи уверенно держался третьим, пока не потерпел аварию. Почин, однако, был сделан. И римлянин, подбадриваемый отцом и приятелем, продолжал выступления.

Втроем они на первых порах занимались и технической подготовкой мотоцикла к гонкам. Сервис этот, правда, носил весьма своеобразный характер. "Все, на что нас хватало — это замена свечей зажигания. О таких вещах, как карбюратор или подвеска, мы и думать не смели", — с улыбкой вспоминал Бьяджи.

Тем не менее Макс сразу оказался среди лидеров чемпионата Италии в классе 125 см³. В том сезоне Бьяджи ни разу не удалось первым пересечь финишную черту. Однако выступления не остались без внимания. Вскоре один профессиональный механик предложил итальянцу свои услуги за "спасибо". И, как вскоре выяснилось, не зря. Талант Бьяджи, помноженный на золотые руки "механера", принесли шесть побед в семи стартах и титул чемпиона Италии 1990 года в классе серийных машин. В награду Массимилиано получил возможность стартовать на настоящей гоночной "Хонде" из-под известного гонщика Дориано Ромбони на этапе итальянского первенства "осьмушек". И этот, быть может, единственный, шанс обратить на себя внимание хозяев профессиональных команд Макс использовал на все сто процентов. На хорошо знакомой ему трассе в Валлелунге он был третьим на старте и на финише. Причем, что немаловажно, опередил при этом будущего чемпиона Лориса Капиросси.

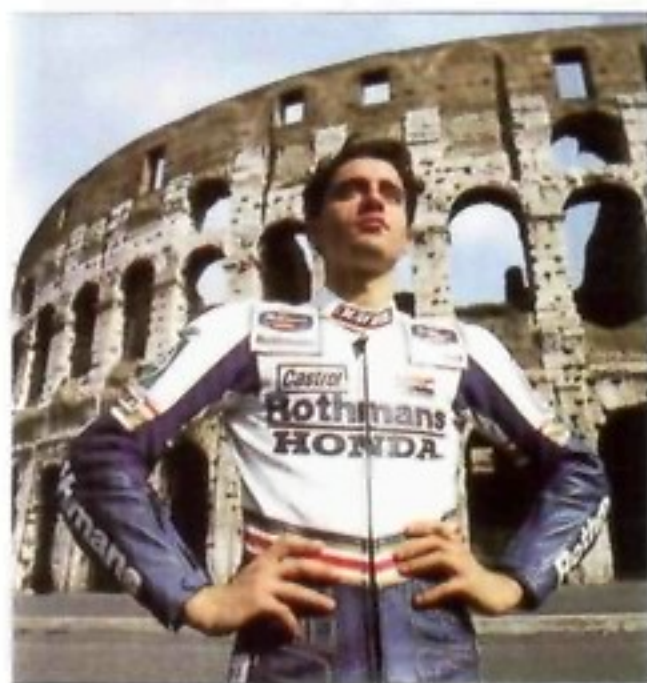
Можно смело утверждать, именно эта гонка решила судьбу Макса. Спортивный директор "Априлии" Карло Пернат немедленно предложил юному дарованию контракт. Едва

ли Бьяджи пожалел о том, что выбросил мифическую футбольную карьеру из головы. В 19 лет стать фирменным пилотом в европервенстве "четвертинок" — кому удавалось такое? Еще труднее с первого захода покорить эту вершину. В чемпионате Европы-91 выступали многие пилоты нынешнего мирового первенства: Марк и Бернар Гарсиа, Андриан Боссар, Эскил Сутер. Но их результаты не идут ни в какое сравнение с достижениями Бьяджи. Четыре победы и титул, завоеванный за гонку до окончания первенства.

Тогда же состоялся и дебют Макса в чемпионате мира, а в следующем сезоне он выступал в нем по полной программе. Быстрота, уверенность, натиск. Кажется, свою тактическую аксиому Суворов придумал специально для Бьяджи. Именно так — стремительно и неумолимо — итальянец поднимался вверх. Пока благодаря лишь таланту пилота и благоприятному стечению обстоятельств.

В команде, ведомой Алексом Вализи, Бьяджи отнюдь не выглядел тенью более опытного Пьерфранческо Кили. Новобранец закончил сезон на пятом месте и сумел выиграть свой первый Гран-при — в Южной Африке. Любопытно, что на его месте был бы на седьмом небе от счастья. Любопытно, но только не Бьяджи. "Пересекая финишную черту в Ниями я, конечно, испытывал радость, но не более того. Мне есть к чему стремиться, пока я не выиграю чемпионат мира", — сказал он после победы в ЮАР.

Что это, бахвальство двадцатилетнего завадки? Вряд ли. Итальянец вполне резонно предположил, что в мире мотогонок он сумел зарекомендовать себя достаточно хорошо, чтобы самому выбирать дальнейшую дорогу. Тем более, что произнося эти слова, Макс, может статься, уже мысленно примеривал на себя корону. Во всяком случае сразу по окончании сезона с "Априлией" он без малейших угрызений совести подписал контракт с командой "Ротманс-Хонда". "Конюшня" под руководством "звездного менеджера" Эрва Кане-



МАССИМИАНО БЬЯДЖИ

Родился 26 марта 1971 года
в Риме. Холост.

Дебют в гонках — 1989.

Первое выступление в Гран-при —
1991, "Поль Рикар",
Франция, 250 см³.

Первая победа в Гран-при — 1992,
Кялами, Южная Африка, 250 см³.
Количество выигранных Гран-при
— 13 (250 см³).

Места в чемпионатах мира
250 см³: 1991 — 27; 1992 — 5;
1993 — 4; 1994 — 1.

Другие успехи:

1990 — чемпион Италии по
мотогонкам на серийных
спортивных мотоциклах, 125 см³.

1991 — чемпион Европы по
мотогонкам, 250 см³.

мото в то время правила бал в среднем классе, выиграв два чемпионских титула подряд, и, разумеется, числилась фаворитом.

Казалось, недавнему дебютанту несказанно повезло. Он вступал в новый сезон на чемпионском мотоцикле, располагая всем техническим потенциалом великолепной команды да еще и средствами могущественного спонсора. Что еще нужно, чтобы считаться главным претендентом на "золото"?

Увы, сезон в "Хонде" стал для Бьяджи сплошным разочарованием. Конечно, победу в Гран-при и четвертое место в "абсолюте" трудно назвать провалом. Но буквально все — журналисты, болельщики, соперники — в один голос твердили о том, что ожидали от римлянина гораздо большего. Скорее всего он просто не успел присидеться к "Хонде" — обладательнице совсем иного характера нежели "Априлия". Впрочем, для самого итальянца причины неудач были очевидны. Даже и не думая отметить какие-то свои просчеты, Макс строил свои рассуждения на словосочетании "вот если бы не...". Виновными у Бьяджи оказались и "Хонда", уступавшая "Ямахе", и шины "Мишлен", в отличие от "Данлопа" плохо державшие дорогу, и даже "Ротманс", решивший оставить мото Гран-при в угоду формуле 1. Словом, что мог сделать бедный Макс при таком неудачном раскладе? Правда, он почему-то забыл, что Лорис Капиросси на полузаводской "Хонде" стал вице-чемпионом, имея в своем активе три победы.

Если плоха команда, что должен делать будущий чемпион? Правильно, перейти в дру-

гую. И итальянец спешно ретировался обратно в "Априлию". Сколько теплых слов услышал в свой адрес Карло Пернат! Бьяджи вдруг вспомнил, что всю свою карьеру, за исключением сезона-93, провел в цветах "Априлии", а мотоциклы фирмы прекрасно дополняют манеру его езды...

Словом, было сделано все, чтобы сгладить не самые приятные воспоминания, связанные с прошлогодним бегством Макса. Может кто-нибудь назовет Бьяджи лицемером. Но ведь он уже стал "звездой". И Пернату приходилось мириться с капризами своей примадонны.

А то, что Бьяджи не просто приличный гонщик, а настоящая звезда, он сам убедительно доказал в прошлом сезоне. Массимилиано был не только самым быстрым пилотом в команде "Честерфилд-Априлия", далеко за спиной оставив французов Жана-Филиппа Руджиа и Жана-Мишеля Бейля. Хотя недоброжелатели не устали повторять: Макс-де пользуется в команде привилегированным положением и располагает более совершенным мотоциклом. Но ведь ему в острейшей борьбе удалось сломить напор представителей "Хонды" — двукратного чемпиона мира Лориса Капиросси, японца Тадаюки Окады, а также действующего чемпиона из "Ямахи" Тецуе Харады. Таким образом Бьяджи стал первым итальянцем за последние 17 лет, которому удалось выиграть корону в классе 250 см³ на мотоцикле родом с Аппенин.

Стоит ли говорить, что Макс сразу превратился едва ли не в национального героя. Но вот что любопытно, фан-клубы Бьяджи стали,



как грибы после дождя, разрастаться далеко за пределами Италии, а плакаты в поддержку Массимилиано все чаще появляются в руках английских, голландских, чешских болельщиков. Секрет подобного обаяния на самом деле весьма прост. Быть может, лучше своих соперников понимая, насколько важно для пилота внимание со стороны публики и прессы, Макс всегда готов повеселить честную компанию. Не говоря уже о том, что сам по себе агрессивный и бескомпромиссный стиль езды чемпиона мира вызывает недюжинный интерес, так Бьяджи и вне трассы радует зрителей. Кто в мире мотоциклетных Гран-при не помнит о его шутовских выходках: то Макс отмечает свой успех, балансируя на одной ноге, стоя на собственном шлеме во время церемонии награждения, то на радость фотографов начнет кувыркаться и гримасничать. Некоторые считают, что подобная клоунада не делает чести чемпиону, но сам Макс и не думает стыдиться своего поведения: "Мне нравится развлекать болельщиков. Я люблю их внимание и тоже хочу доставить им радость".

Да и вообще, складывается впечатление, что Макс ко всему подходит серьезно и основательно. За маской бесшабашного, даже порой немного сумасшедшего гонщика скрывается вовсе не глупый, но хитрый и расчетливый человек. И его решение остаться в классе 250 см³ на сезон-95, вместо продвижения в "пятисотки", выглядит вполне обдуманным. На место в лучших командах Массимилиано пока рассчитывать рановато, стало быть, есть время

доказать закономерность своих предыдущих успехов и провести "работу над ошибками". Хотя Макс старается никогда не признавать собственных просчетов (достаточно сказать, что он до сих пор не считает свой контракт с "Ротманс-Хондой" промахом), но судя по всему, делает из них верные выводы. Чересчур безоглядный стиль езды — пан или пропал — стоивший Бьяджи трех обидных падений в прошлом году, которые в свою очередь едва не лишили итальянца чемпионского титула. Макс по-прежнему проповедует агрессивный стиль езды, но теперь старается держать себя в "рамках". Как результат — ни одного падения, каждый Гран-при Макс закончил "в очках".

"Раньше я полагался на правило — все или ничего. Теперь приходится сдерживать темперамент и иногда просто доезжать до финиша и зарабатывать очки", — откровенничает Массимилиано. Правда, с опытом и славой не всегда приходит только хорошее. Капризы, обиды Макса, похоже, становятся не менее известными, чем его достижения на гоночной трассе. Причем больше всех от чемпиона достается его команде. В своем слабом результате итальянец привык винить мотоцикл, а не так давно Бьяджи едва не стал причиной общей забастовки на заводе "Априлии", публично критикуя мотоциклы фирмы. Между тем всего неделей раньше он выиграл Гран-при. В другой раз Бьяджи посвятил очередную победу своему главному механику, который в тот же уик-энд принародно заявил, что больше не в состоянии работать с римлянином.

Совсем недавно над "Априлией" нависла еще большая угроза, нежели обычная забастовка. За продление контракта с командой на 1995 год Бьяджи запросил ни много ни мало — миллион долларов. Для мотоспорта огромные деньги. "Мы не собираемся закрывать завод из-за прихотей одного пилота", — горячился поначалу Карло Пернат, выведший Макса в люди. Но позже, взвесив все за и против, согласился-таки. Менеджеру "Априлии" пришлось пойти на этот шаг скрепя сердце, ведь гонорар Массимилиано заставил команду отказаться от услуг Бейля. Так что в будущем сезоне итальянская "конюшня" будет представлена в "четвертинках" одним итальянским гонщиком. Овчинка, быть может, стоит выделки — ведь второй сезон Бьяджи практически в одиночестве, без поддержки товарищей по команде, выигрывает чемпионат мира.

Что и говорить, редкое сочетание чисто гоночного таланта и мастерства с неплохим искусством спортивного политика, умеющего выгодно себя подать и быть в нужное время в нужном месте, пророчит Бьяджи большое будущее.

Если уж в 24 года Макс выторговал себе миллион и стал без пяти минут двукратным чемпионом мира, то будьте уверены, на этом итальянец не остановится. Аппетит приходит во время еды.



УНИЖЕННЫЕ И ОСКОРБЛЕННЫЕ

М. МИХАЙЛОВ

Чемпион мира, судя по всему, терпел долго. Половину прошлого и весь нынешний сезон Майкл Дуэн уверял, что победы даются ему, несмотря на видимую легкость, с большим трудом, и что соперники у него очень быстрые и смелые. Но видимо, всякому, даже очень долгому, терпению однажды настанет конец. И в разгаре лета чемпион мира по мотогонкам в классе 500 см³ не выдержал.

"Пожалуй, мне стоит подумать о завершении



Майкл Дуэн.

гоночной карьеры. По крайней мере, если мои соперники так и не станут ездить быстрее, агрессивней, то нынешний сезон, возможно, станет для меня последним". — Сейчас в "пятисотках" нет таких способных парней, как Гарднер, Лоусон, Шванц или Рэйни. — Да что там говорить, многие из нынешних пилотов просто-напросто не заслуживают своих "заводских" мотоциклов."

Свою обличительную тираду Мик произнес накануне Гран-при Великобритании. В Донингтон-Парке, если помните, австралиец вновь выиграл легко и убедительно. После чего отправился на заслуженные каникулы во Флориду, предоставив своим униженным и оскорбленным оппонентам поразмышлять над происшедшим.

Тем временем стало известно о предложении, сделанном Дуэну Робертсом. "Король Кенни" сполна прочувствовал, чего лишились не только мотогонки, но и его собственная команда с уходом великого Рэйни. Вот уже два сезона "Малборо Тим Робертс" всерьез не претендует на чем-

пионское звание. Казавшийся поначалу достойной заменой трехкратному чемпиону "пятисоток" Лука Кадалора сумел добыть лишь два больших приза. И Кенни решился. "Два миллиона за Мика" — на следующее утро спортивные газеты вышли под такими шапками.

Надо полагать, этот ход американского менеджера также стал солидным щелчком по самолюбию многих заводских пилотов. Особенно обидно было, видимо, Кадалоре. Его отношения с шефом "Ямахи" никогда не подходили под определение "образцовые", а в нынешнем сезоне стали совсем уж никакими. Стороны обвиняли друг друга во всех смертных грехах. Кадалора грозился уйти в стан "Априлии", Робертс в свою очередь страшил итальянца тем, что пригласит на его место своего соотечественника пилота супербайков Колина Эдуардза. Но угрозы угрозами, а реальные шаги Кенни Робертса заставили Луку встряхнуться. "Мы еще повоюем!" — решил, по-видимому, итальянец и, проглотив обиду, стал готовиться к Гран-при Чехии.

Не меньше причин для уверенного выступления на "Масариковом округе" имел и Дарил Битти. Пилот "Сузуки" и недавний лидер первенства имел все основания осерчать на слова своего бывшего товарища по команде. Между прочим, когда в 1993-м австралийцы вместе выступали в составе "Хонда Рэйсинг Корпорейшн", Битти поднялся на строчку выше Дуэна, став бронзовым призером. Теперь же Мик ставит Битти ниже Шванца, которого курчавый австралиец в начале сезона-95 превосходил по всем статьям. Но положение поправимо — нужно лишь дать бой Мику в Брно.

Причем задача Битти представлялась хоть чуточку, но все же менее сложной, чем у Кадалоры. "Сузуки" давно использует кольцо в 60 километрах от австрийской границы как свою тренировочную трассу. И ис-

пытания, проведенные командой незадолго до Гран-при Чешской республики, вселяли оптимизм. "Я не утверждаю, что теперь мы будем в мгновение ока уходить от всех соперников, но уж, по крайней мере, станем более конкурентоспособными", — улыбчивый Дарил не скрывал своего удовлетворения подготовкой мотоцикла. И уже в пятницу его слова подтвердились.

Первая квалификационная сессия, казалось, не предвещала ничего неожиданного. Набравший сил чемпион мира был самым быстрым, когда незадолго до окончания заездов Дарил, тоже, кстати, между гонками в Великобритании и Чехии выкроивший время для отдыха, "выстрелил" на лучшее время. Что, заметим, не помешало Мику почти сразу исправить положение в свою пользу. На следующий день австралийская парочка сбросила со своих результатов почти по секунде. Но и этого оказалось недостаточно для обладания первой позиции на старте воскресной гонки.

Героем квалификации поистине стал Лука Кадалора. В пятницу он проиграл Дуэну восемь десятых и был только третьим. Однако днем позже итальянец улучшил свое время на добрых две секунды — и "поул" в кармане. Успех команды Робертса достойно поддержал и Норифуми Абе. 19-летний парень обещал дать жизни лидерам в Брно. Нахальство Норика объясняется просто. Свою карьеру в "Ямахе" он начал именно в Чехии в прошлом году, финишировав шестым. Потому-то "Масариков округ", в отличие от предыдущих трасс нынешнего первенства ("Сузука" не в счет), не был для Абе откровением. Спо-



Лука Кадалора.



Норифуми Абе (N17) опекает сам Рэйни. Американец считает японца, может быть, даже способнее Кадалоры.

способности и талант Норифуми не ставятся под сомнение, а знакомство с местным кольцом принесло логичные результаты: место в первом ряду стартового поля и лидерство после старта.

Рванул с четвертой позиции японец очень здорово и буквально сразу выиграл на этом метров пятьдесят. Но красоваться впереди на лихом коне Абе суждено было недолго. Не прошло и двух кругов, как на привычной для себя позиции оказался чемпион мира. Дуэн — редкий случай — неплохо стартовал, уступив лишь Норифуми. Было хорошо видно, как проходя повороты по меньшему радиусу, Мик настигал японца и «оттер» его на торможении. А что же наши великие претенденты — Битти и Кадалора, грозившие Мику сражением? Дарил проиграл гонку еще до первого поворота, в который вошел десятым. Странное дело — на зеленый сигнал стартера австралиец среагировал вовремя, но сразу затем вдруг резко потерял темп. Как объяснили позже представители «Сузуки», что-то случилось с мотором, Битти, конечно, бросился в погоню и на шестом круге вышел на пятое место. Дарил уже собрался было обогнать чуть сбавившего темп Абе, когда недавний лидер не удержал мотоцикл в левом повороте и упал. Инцидент этот еще долго будет мучить Норифуми по ночам: уже скользя по асфальту, японец успел обернуться и увидеть стремительно приближающийся

Уэйн Рэйни и Кенни Робертс в поисках талантов.



«Сузуки»... Лишь по счастливой случайности все обошлось. Битти тем временем вышел на четвертое место, затем обогнал «Хонду» Синичи Ито, но добиться большего уже было нереально. «К тому времени, когда я прошел всех парней, которых пропустил на старте, лидеры уже были слишком далеко», — пилот «Лаки Страйк Сузуки» не скрывал разочарования.

Не в пример австралийцу, другой «оскорбленный», Кадалора, сумел-таки блеснуть в Брно. Старт итальянцу тоже не задался, первый круг Лука закончил четвертым. Но он довольно быстро утвердился на второй позиции и повис на хвосте у Дуэна. «Я пристроился за Миком и просто выжидал, а когда заметил, что он слишком сильно про-скальзывает в поворотах, решил». Легко и уверенно, «как на тренировке», Лука выскочил из-за спины Дуэна, поравнялся с ним, заняв внутренний радиус для входа в поворот, и вышел вперед. «Ямаха» работала как часы весь уик-энд, и я был уверен, что гонка останется за мной», — сиял на пресс-конференции Кадалора, принесший команде

1. Л.Кадалора	I	Yamaha YZR500	1	45,28,726
2. М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	2	—4,148
3. Д.Битти	AUS	Suzuki RGV-Г	3	—9,399
4. Л.Калиросси	I	Honda NSR500	5	—15,646
5. С.Ито	J	Honda NSR500	7	—18,831
6. А.Кривиль	E	Honda NSR500	8	—21,952
7. Л.Реджани	I	Aprilia RSV400	6	—22,542
8. К.Чека	E	Honda NSR500	11	—27,320
9. А.Барруш	BR	Honda NSR500	9	—27,418
10. Н.Ходжсон	GB	Yamaha YZR500	10	—31,840
11. С.Рассел	USA	Suzuki RGV-Г	12	—32,394
12. Х.Борха	E	ROC Yamaha	13	—1,03,206
13. Б.Гарсиа	F	ROC Yamaha	16	—1,07,640
14. Л.Наво	B	ROC Yamaha	17	—1,10,294
15. А.Боссар	CH	ROC Yamaha	14	—1,24,846

Сошел:	Место	Причина:
круг:	на старте:	
6 Н.Абе	J	Yamaha YZR500 4 авария

«Полу-позиция»: 2.02,180 (158,932 км/ч). Лучший круг: Кадалора (17) — 2.02,812 (158,115 км/ч). Средняя скорость победителя: 156,558 км/ч. Личный зачет: 1. Дуэн — 190 очков; 2. Битти — 171; 3. Кадалора — 135; 4. Кривиль — 118; 5. А.Пуиг (Е, «Хонда») — 99; 6. Ито — 94; 7. Барруш — 78; 8. Калиросси — 74; 9. Абе — 55; 10. Реджани — 50.

первый в сезоне Гран-при. А Дуэн, не сказать, что выглядел мрачнее тучи, был, разумеется, не особо доволен: «Я предпочел бы стоять на высшей ступеньке пьедестала. Но сегодня «Хонда» была не ровней «Ямахе».

Остается надеяться, что своими выступлениями в «Масариковом округе» хотя бы некоторые гонщики реабилитировались в глазах чемпиона мира. А у самого Мика в распоряжении целый месяц, чтобы поразмышлять о двух миллионах долларов, посуленных Кенни Робертсом.

► Уэйн Рэйни, ныне возглавляющий заводскую команду «Ямахи» в классе 250 см³, на будущий сезон собирается переключить свое внимание на «пятисотки». Наиболее вероятной кандидатурой на единственное место в команде трехкратного чемпиона мира считается американец Майкл Хейл.

► Даг Чандлер — экс-пилот «Сузуки» и «Кадживы» планирует свое возвращение в чемпионат мира-96.

► Пилот «Сузуки» Скотт Рассел не успел полностью залечить травмы, полученные на Гран-при Великобритании. И до последнего момента вопрос участия Скотта в гонке в Брно оставался открытым.

► Кумир британских мотофанов Нил Ходжсон получил в свое распоряжение «Ямаху» заводской подготовки. Модель YZR500 20-летнему британцу доставляют прямо из команды Кенни Робертса. И уже в Чехии Ходжсон проявил характер, буквально на последних километрах гонки обогнав «Сузуки» Скотта Рассела.

► Похоже, что операции на ступне Альберто Пуига, которую испанец повредил в Ле-Мане, закончились успешно. Пилот переведен из отделения интенсивной терапии. Но даже при самом благоприятном исходе ближайшие полгода Пуиг не сможет управлять мотоциклом.



"СУПЕРТУРИЗМ" НА ВОРОБЬЕВЫХ ГОРАХ

М. МЕДВЕДЕВ
Фото А. ГУРЕВИЧА
и С. ИВАНОВА

Заезд "формул" подходил к концу. Мимо меня на последний круг промчался безусловный лидер — Виктор Казанков. Секунд через пятнадцать должна была появиться "Эстония" Потехина, столь же уверенно державшаяся на втором месте. Но вместо автомобиля под номером 84, я увидел с большим опозданием вылетевшую из поворота машину Александра Саункина. "Потехин сошел", — мелькнула мысль, и я мигом кинулся в сторону закрытого парка: найти Александра и выяснить, что же случилось на предпоследнем круге.

Впрочем, с задачей мне удалось справиться лишь наполовину. Потехина я отыскал у входа в закрытый парк (который, замечу, больше напоминал день открытых дверей в пионерлагере — вход не возбранялся никому), но поговорить с экс-чемпионом СССР я просто не решился. На лице Александра читалась такая досада и даже злость за происшедшее — как выяснилось позже, второго места Потехину стоила неисправность коробки передач, — что беспокоить человека вопросами в такой момент казалось незачем. Понять одного из известнейших наших "кольцевиков" очень легко, ведь потеряв очки в этой гонке, Потехин, вероятно, лишился и шансов на успех в чемпионате.

"Впервые за последние тридцать лет в Москве проводится гонка в рамках чемпионата страны", — бодрый голос из мегафона был,

наверное, слышен далеко за пределами территории главного здания МГУ. Уж если обычные "выставочные" заезды, проходившие в столице — у гранитной глыбы знаний университета, пользовались какой-никакой популярностью, то что уж говорить об этапе чемпионата.

Так что мое удивление было довольно сильным, когда ясным воскресным утром, подходя к месту проведения соревнований, глаз не выхватывал большого числа зрителей. Конечно, август — пора каникул и отпусков, но ведь вход на трассу бесплатный, да и реклама первого этапа первенства России неодно-



Перед началом гонки Александр Антонов рассчитывал побороться за место в тройке призеров.

кратно звучала в радиопередачах. Ну да не стоит изрядно сетовать на отсутствие зрителей. В конце концов без них гонки возможны, а вот без участников — нет. А их-то на сей раз



Положение после старта не менялось до предпоследнего круга: Козанков (№68) — Потехин — Саункин.

оказалось побольше, нежели на Кубке "Аспас" в мае — около 80.

Как и весной, зачетных групп на этапе первенства России было три — "Туризм", "Супертуризм" и "формулы".

Классификация не претерпела изменений, зато в техническом регламенте появился пункт, обещающий острое соперничество на трассе — "весовой гандикап". Понятие отнюдь не новое в мире автогонок. Гандикап применяют для уравнивания возможностей автомобилей различных компоновок, классов.

На этот раз он был призван нивелировать пропасть в возможностях отечественных и зарубежных машин. Но видимо, она настолько ши-

рока, что никакое искусственное увеличение веса "иномарок" не помогает.

По крайней мере, в обоих классах легковых автомобилей верх брало не столько мастерство пилотов, сколько совершенство машины. В группе "Туризм" здоровенный косяк потрепанных, разноцветных "восьмерок" весело разнообразили "Ока", несколько "москвичей-2141" и всего две "иностранки" — "Сузуки" и "Тойота". Причем первая гостья была практически серийным экземпляром. Неудивительно, что место в середине стартового поля да разбитая фара в столкновении с водонаполненным отбойником из пластика (кстати, это средство безопасности впервые появилось на Воробьевых горах) — вот и все, чем "Сузуки-Свифт" запомнился на этапе чемпионата России. Зато другая "японка" — "Тойота-Королла-FX16" — оказалась по большому счету едва ли не единственным автомобилем, профессионально подготовленным для кольцевых гонок. Петербуржец Михаил Тараканов приобрел



"Тойота" Тараканова обходит на круг очередную "восьмерку".



"Субару-Легаси" и "Волга": между ними четверть века и семь кругов дистанции.

этот экземпляр 1989 года у чемпиона Финляндии по "легковому кольцу". В 93-м красно-белый автомобиль наддел шуму на гонке на Невском кольце, а летом нынешнего года ей не было равных на московской трассе. Со старта до самого финиша Михаил уверенно лидировал, привезя в итоге второму призеру почти 45 секунд.

Да и кому было соперничать с "Тойотой"? Доморощенным "восьмеркам"? Но все попытки заводских гонщиков ВАЗа, Бориса Маслова и Александра Белова, окончились ничем, первый — перевернулся, а другой, хоть и стал бронзовым призером, уступил победителю три круга. Что поделаешь, потенциал отечественных автомобилей, думается, исчерпан, потому, выступая на них, легче всего обратить на себя внимание способом, который избрал Владимир Черевань. Уже в самом начале гонки у "восьмерки" орловского таксиста открылась задняя дверь, затем лопнула правая задняя крышка. В подобной ситуации любой здравомыслящий человек заехал бы в боксы, сменил колесо и продолжил борьбу. Черевань же, рискуя не только своей жизнью, но и безопасностью своих коллег и зрителей, продолжал мчаться на спущенном колесе, потом — на голом диске... Кто-то назовет это волей к победе, на наш взгляд, поступок Череваня — обыкновенная глупость.

Однако этот инцидент был едва ли не самым зрелищным на всем этапе чемпионата. Ведь в "формулах" и классе "Супертуризм" соответственно Виктор Казанков и Александр Потапов не оставили соперникам ни малейших шансов.

Но довольны были тем не менее все — победившие и побежденные. Довольные тем, что этап чемпионата России все же состоялся. Картины портили разве что многочисленные судейские ошибки и просчеты организаторов, да и, наверное, горькое осознание того, что РАФ едва ли сдержит обещание и проведет чемпионат в три этапа. Поэтому-то расстроился тот же Потехин, и так горевали механики Александра Антонова. Петербуржец в квалификации уступил только Козанкову, а сразу после старта его подвел мотор. Кто знает, будет ли у него возможность реабилитировать себя в нынешнем сезоне.

Гонки в Петербурге не состоялись — это известно наверняка. Может стать, судьба титула чемпиона России решится на этапе в... белгородском Витебске. ■

(Результаты соревнований приведены в разделе "Статистика").

“ПОЛКОВНИК” НЕ ХОЧЕТ В ОТСТАВКУ

С. НЕЧАЮК

Признаюсь, в последнее время я не часто бывал на соревнованиях чемпионата России по картингу. После того как закончили выступать большинство спортсменов, с кем вместе довелось работать тренером в сборных РСФСР и СССР, ничего, кроме ностальгической тоски по прошлому, зрелище состязаний картингистов не вызывало. Не скрою, в основном это чувство привело меня на картодром в подмосковных Мытищах, где проходил очередной этап национального первенства. В душе надеялся, что и давние приятели не устоят перед соблазном встретиться и повздыхать: "мол, были люди в наше время". И не ошибся. Уже издали завидев друг друга, солидные Михаил Евгеньевич Рябчиков, Петр Александрович Бушланов, Александр Михайлович Мирзоян, Роберт Инвичевич Акопов, Андрей Иванович Сисюкин на глазах молодежи, вновь превращались в "Гофмаршала", "Петруху", "Полковника", "Робертино", "Иван Андреича"...

Впрочем, многие из них в Мытищах были, что называется, при деле. Робик нынче тренирует сына Илью, Андрей взвалил на себя заботы главного судьи соревнований, а вот Александр в свои сорок с лишним лет по-прежнему выходит на картинговые трассы.

— Когда еще я тебе говорил, что единственный настоящий спортсмен — это я, — с легкой иронией в голосе заметил, облачаясь в гоночный комбинезон, Мирзоян.

— Узнаю "Полковника", — проводил взглядом выезжающего на старт Александра десятикратный чемпион СССР Рябчиков. — Это называется: годы не властны над человеком.

Не властны — точно. Вновь, как встарь, чемпионат страны, Мирзоян — в первом ряду, лидиру-

ет, сражается за победу с настырными преследователями, разворачивается в повороте, мотор глохнет, Алик тщетно пытается его запустить, мимо проносятся соперники. Вот только не Бушланов, не Рябчиков, а Роман Трешин, Алексей Клеванов, Сергей Завадский. Именно это трио задает сейчас тон в состязаниях бескоробочных картов класса К.

Кстати, еще совсем недавно эта категория машин, самая престижная в мире, у нас в стране считалась чем-то вроде второй лиги. Помнится, на старт чемпионата СССР едва собралось два десятка участников, неоспоримое преимущество среди которых имели те один-два счастливых случая, которые правдами и неправдами сумели раздобыть новый импортный двигатель. Потом появились российские моторы "Вираж", не отличающиеся, прямо скажем, надежностью и качеством исполнения. Стало быть, дорога на зарубежные гонки в этом классе была для спортсменов заказана.

И вот, похоже, ситуация постепенно начала меняться к лучшему. В тех же Мытищах уже около десятка участников выступали на добротных "ротаксах" и "париллах". А если учесть, что "бескоробочный" мотор стоит гораздо дешевле шес-

тискоростных "павези" или ТМов, то есть все основания полагать, что именно эта категория машин станет у нас в недалеком будущем самой массовой.

Хотя, разумеется, с особым пристрастием мы наблюдали за гонками "коробочных" картов с двигателями 125 см³ — как раз на подобных машинах выступала наша сборная и в Кубке дружбы соцстран, и в чемпионатах Европы.

К слову, отечественные состязания здесь проходят по международному регламенту — с длинными предфиналом и финалом. В отли-



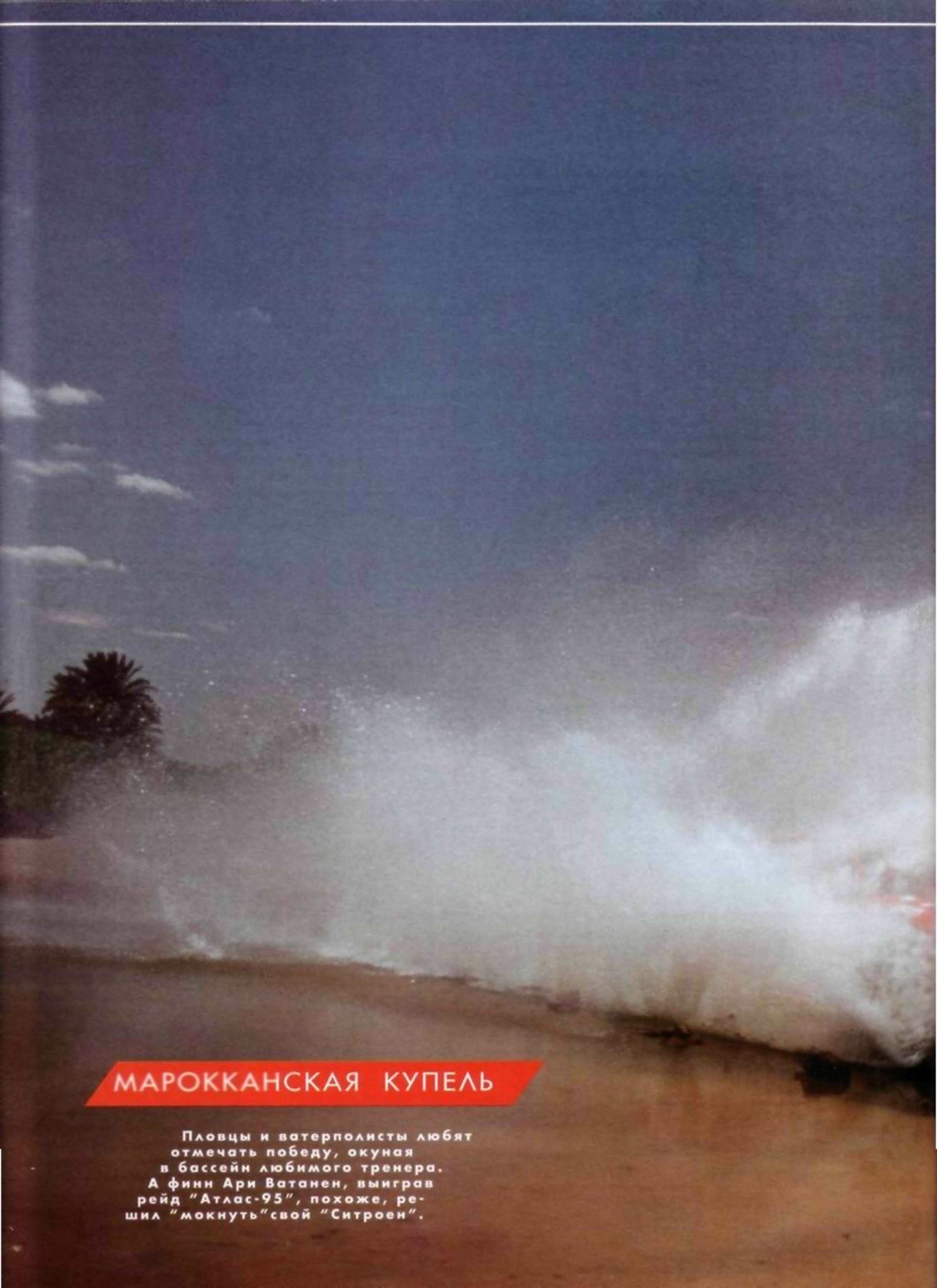
В свободное от забот механика Григория Комарова время, его брат Игорь (справа) сам выступает в гонках. И не без успеха. В нынешнем году он во второй раз стал чемпионом России в классе "Формула-Чезет".

чие от всех остальных классов, где каждый этап состоит из трех коротких равнозначных заездов.

Увы, в последние годы чемпионаты России в формуле С не балуют болельщиков сюжетным разнообразием. Главный вопрос — кто бросит вызов Григорию Комарову из Курска? Смелчаков таких немного — москвич Дмитрий Щеглов да петербуржец Олег Малышев. Впрочем, и их притязания на победу выглядят довольно наигранно. В нынешнем сезоне, например, Комаров, единственный, кстати, гонщик, успевший потолкаться на трассе с корифеями сборной СССР, выиграл четыре этапа из пяти. В том числе и мытищин-

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КАРТИНГУ

Положение после пяти этапов. Формула "С" (зачет по трем): 1. Г.Комаров (Курск, мотор — ТМ, шасси — "Бирель") — 30 очков; 2. Д.Щеглов (Москва, "Павези-КС") — 24; 3. О.Малышев (Санкт-Петербург, "ТМ-Бирель") — 23,5; 4. И.Комаров (Курск, "Ротакс-КС") — 17,5; 5. С.Смирнов (Санкт-Петербург, "Павези-CRG") — 17; 6. М.Штыков (Москва, "ТМ-Бирель") — 14. Класс "К" (зачет по четырем): 1. А.Клеванов (Москва, мотор — "Ротакс") — 49; 2. С.Завадский — 44; 3. Р.Трешин (оба — Череповец, "Парилла") — 39; 4. В.Раппана (Москва, "Ротакс") — 38; 5. Я.Минц (Екатеринбург, "Вираж") — 31; 6. А.Булкин (Санкт-Петербург, "Ротакс") — 30.



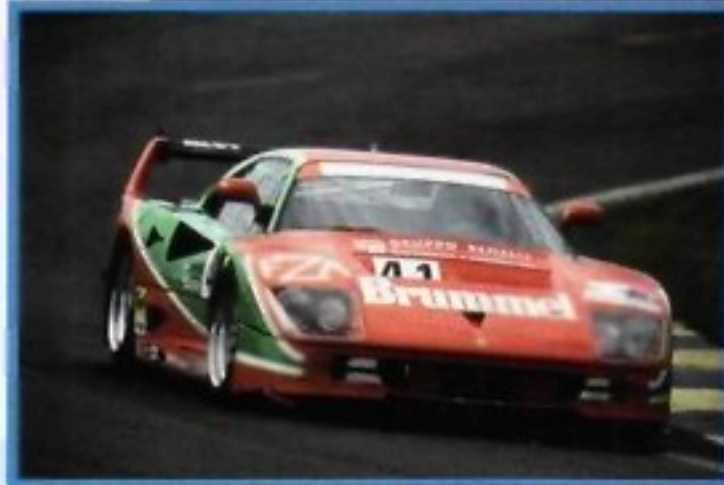
МАРОККАНСКАЯ КУПЕЛЬ

Пловцы и ватерполисты любят отмечать победу, окуная в бассейн любимого тренера. А финн Ари Ватанен, выиграв рейд "Атлас-95", похоже, решил "мокнуть" свой "Ситроен".

БЕЙ СВОИХ, ЧТОБ ЧУЖИЕ БОЯЛИСЬ

Восьмой этап мировой серии автомобилей GT в шведском Андерсторпе прошел по необычному сценарию. Все уже стали привыкать к безраздельному господству "мак-ларенов", а тут вдруг два лучших времени в тренировке показали "феррари".

Почувствовав, что они могут впервые в сезоне принести победу знаменитой марке, Ферте и Олофссон затеяли междоусобицу уже в дебюте гонки. Француз и швед не поделили поворот, и хозяину трассы пришлось долго заехать в боксы. Довелось проверить крепость кузова "Феррари-F40" и напарнику Олофссона — Манчини. За 40 минут до финиша он столкнулся с "Мак-Лареном" Нильсена, и на этот раз механики уже не смогли ничего поделать. Нильсен же привел-таки свой автомобиль к второму месту. Главные конкуренты датчанина и его сменщика Бшера в общем зачете — экипаж Беллм—Сандро-Сала не участвовали в дележе призовых мест, так как их "Мак-Ларен" вылетел с трассы еще на втором круге.



VIII этап. Андерсторп, Швеция, 1 июля: 1. М.Ферте/О.Тевенен (F, "Феррари-F40"); 2. Дж.Нильсен/Т.Бшер (DK/CH); 3. Л.Оуэн-Джонс/П.-А.Рафанель (GB/F, оба — "Мак-Ларен-F1-GTR"); 4. Ф.Конрад/Спинелли/Т.Зайлер (D/I/D, "Порше-993"); 5. Э.Кальдерари/Л.Бринер (CH, "Порше-993"); 6. Ф. де Лессепс/Маргерон/Шариоль (F, "Порше-993"). IX этап. "Сузука", Япония, 27 августа: 1. М.Секия/Р.Беллм/М.Сандро-Сала (J/GB/BR, "Мак-Ларен-F1-GTR"); 2. Нильсен/Бшер; 3. А.Олофссон/Л. делла Ноче/Ф.Манчини (S/I/I, "Феррари-F40"); 4. Ж.-П.Жарье/Б.Воллек (F, "Порше-993"); 5. К.Такахаси/К.Тсучия/А.Лида (J, "Хонда-NSX"); 6. Г.Эйльз/М.Монти/Т.Ота (GB/I/J, "Феррари-F40"). Положение после девяти этапов: 1. Нильсен/Бшер — 184 очка; 2. Беллм/Сандро-Сала — 165; 3. Бринер/Кальдерари — 149; 4. Воллек/Жарье — 110; 5. Конрад — 86; 6. Оуэн-Джонс/Рафанель — 76.

ФОГГИ — ЛУЧШИЙ

"Думая, что выхожу из поворота без проблем, я открыл дроссель и тут же потерял сцепление заднего колеса с дорогой," — так описывал свою аварию в Суго чемпион мира супербайков Карл Фогарти. После двойной победы в Брэндс-Хетче британец уже в Японии досрочно за три этапа до окончания первенства мог примерить корону. Но болезненное падение перечеркнуло надежды Фогги. В перерывах между заездами в руку и лодыжку Карла вогнали обезболивающее, благодаря чему лидер чемпионата вышел на старт второй гонки. И не просто вышел, но выиграл с пятисекундным преимуществом над вторым призером. Несмотря на то, что на последних кругах, по признанию самого Фогарти, боль была просто адской.

Видимо, само провидение наградило Карла за его мужество. Очередной этап чемпионата проходил в Ассене, а начиная с 1991 года, Фогарти не покидал трассу в Нидерландах без победы. Приятная для Карла традиция не прервалась, и уже по окончании первого заезда, британец стал двукратным чемпионом мира.



ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОГОНКАМ В КЛАССЕ "СУПЕРБАЙК"

VIII этап. Брэндс-Хетч, Великобритания, 6 августа. 1-й заезд: 1. К.Фогарти (GB); 2. Т.Корсер (оба — "Дукати"); 3. Э.Гоберт (оба — AUS); 4. Дж.Рейнолдс (GB, оба — "Кавасаки"); 5. К.Эдуардз (USA, "Ямаха"); 6. П.-Ф.Кили (I, "Дукати"). 2-й заезд: 1. Фогарти; 2. Эдуардз; 3. Рейнолдс; 4. Я.Нагаи (J, "Ямаха"); 5. Гоберт; 6. Корсер. IX этап. Суго, Япония, 27 августа. 1-й заезд: 1. Корсер; 2. А.Слайт (NZ, "Хонда"); 3. Нагаи; 4. К.Китагава (J, "Кавасаки"); 5. Гоберт; 6. Эдуардз. 2-й заезд: 1. Фогарти; 2. Нагаи; 3. К.Фудживара (J, "Кавасаки"); 4. Слайт; 5. В.Юшикава (J, "Ямаха"); 6. Китагава. X этап. Ассен, Нидерланды, 10 сентября. 1-й заезд: 1. Фогарти; 2. С.Крафар (NZ, "Хонда"); 3. Корсер; 4. Слайт; 5. М.Лукьяри (I, "Дукати"); 6. Рейнолдс. 2-й заезд: 1. Фогарти; 2. Слайт; 3. Рейнолдс; 4. Лукьяри; 5. Нагаи; 6. Эдуардз. Положение после десяти этапов: 1. Фогарти — 420 очков (чемпион мира); 2. Корсер — 358; 3. Слайт — 249; 4. Нагаи — 188; 5. Гоберт — 171; 6. Ф.Пировано (J, "Дукати") — 153; 7. Крафар — 149; 8. Лукьяри — 142; 9. Эдуардз — 131; 10. Кили — 128.

КУБОК НАЦИЙ НЕ В ПОЧЕТЕ

В отличие, скажем, от мотокросса, в ралли-кроссе состязания команд за соискание Кубка Наций не пользуются большим успехом. Гонки эти не в особом почете и у телевидения. Быть может, именно поэтому и ведущие гонщики чемпионата Европы вовсе не пылают патристическими чувствами и не выстраиваются в очередь за правом участвовать в Кубке Наций. В нынешнем году, например, состязания за почетный трофей, проводившиеся во французском Аленкон-Эссе, почтил своим присутствием лишь один из лучших спортсменов Европы — Уилл Голлоп. Правда, вместе с пилотом турбонаддувного "Пежо-306" честь Великобритании собирался отстаивать Барри Скуибб — также завсегдатай финалов А. Но 44-летнего улыбочивого здоровяка подвела трансмиссия его "Эскорта". Голлоп же сделал все возможное, чтобы не уронить чести "Юнион Джека" — Уилл победил в главном финале дня. Увы, другие участники сборной Великобритании выступали не столь уверенно. Что и позволило команде Франции — в составе которой, к слову, выступал Марк Морис, двукратный бронзовый призер кроссового первенства Европы — праздновать успех на родной трассе.



КУБОК НАЦИЙ ПО РАЛЛИ-КРОССУ

Аленкон-Эссе, Франция, 16 июля: 1. Франция (Ж.-П.Леппе, М.Морис, Д.Меслье, Ф.Шануан, К.Менье, Ж.Терруатин) — 87 очков; 2. Великобритания (Р.Уоттс, Н.Джонс, Т.Белл, У.Голлоп, С.Памер, Э.Хорсли) — 72; 3. Бельгия (Ж.Фрассен, М. ван де Пут, Р.Шевенеелс, Я.Лангенберг, Л. ван Элдерен, К.Даемс) — 69; 4. Чехия (П.Коутны, П.Новачек, Р.Полкар, Б.Крестан, Я.Ховорка, И.Соукуп) — 63; 5. Дания (К.Бодильсен, Г.Вестергаард, П.Нильсен, Т.Хансен, Б.Хансен, Н.Давидсен) — 54; 6. Германия (Б.Лайнеманн, Х.Энгельхардт, В.Шварц, Р.Фолланд, Ф.Бартельсен, Х.Кирххоф) — 33.



ВОСЕМЬ ЧАСОВ "ХОНДЫ"

Для "Хонды", крупнейшего в мире производителя мотоциклов, гонка в родных стенах, быть может, даже важнее победы во всем чемпионате. И дабы гарантировать успех на трассе "Сузука", прилагаются все возможные и невозможные силы и ресурсы компании. Достаточно сказать, что в нынешней восьмичасовой карусели стартовало свыше 30 мотогонщиков, пользующихся поддержкой "Хонда Рэйсинг Корпорейшн". Впрочем, деньги фирмы не вылетают в трубу ведь только 75000 зрителей посетили в этом году финальные квалификационные заезды, а свыше сотни тысяч наблюдали за ходом драматической гонки. Цифры, оставляющие далеко позади мото Гран-при и сопоставимые с формулой 1.

Два предыдущих года победу в 8-часовой гонке приносил "Хонде" Аарон Слайт — ныне ведущий пилот фирмы в супербайках. Казалось, на сей раз удача отвернулась от новозеландца. Уже в свободной разминке субботним утром Аарон потерпел аварию, сильно ушиб обе руки, левое колено и полностью "списал" мотоцикл. Но с трудом передвигавшийся пилот не отказался от участия в столь важном для команды соревновании. И хотя в гонке Слайт на круге был более чем на две секунды медленнее, чем в квалификации, при посильной поддержке вице-чемпиона мира Тадаюки Окады, да с Божьей помощью, новозеландец сумел-таки добиться хет-трика в "8 часах Сузуки".

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОГОНКАМ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ

IV этап. "8 часов Сузуки", Япония, 30 июля: 1. А.Слайт/Т.Окада (NZ/J); 2. С.Ито/С.Цуджимото (все — "Хонда"); 3. А.Якагава/К.Фудживара ("Кавасаки"); 4. Н.Фудживара/В.Йошикава (все — J, "Ямаха"); 5. Я.Нагаи/К.Эдуардз (J/USA, "Ямаха"); 6. Ф.Меркель/П.Годдард (USA, "Сузуки").



ЭВЕРТСА НЕ ПУСКАЮТ В АМЕРИКУ

Таблица первенства мира по мотокроссу в классе 250 см³ приняла предполагаемый в начале года вид лишь во второй половине сезона. Впереди — Стефан Эвертс, за ним — Марник Бервоетс, потом — все остальные... Стабильности американца Таллона Воланда, который чаще других доезжал "в очках", как и ожидалось, оказалось недостаточно для окончательного успеха. Сюрпризом первенства можно считать отсутствие среди лидеров француза Ива Демарии. Бронзовый призер прошлого года сломал ногу и три месяца не участвовал в гонках. Француз вернулся в строй лишь к японскому этапу и победой в первом заезде и лидерством во втором развеял предположения скептиков о своей плохой форме. Успех Демарии, разумеется, мало повлиял на положение лидеров.

Ободренное успехом Эвертса, добывшего первый для "Кавасаки" титул чемпиона мира, руководство "зеленой команды" настояло на том, чтобы Стефан остался в Европе. Хотя сам он неоднократно выражал желание отправиться за океан, попытать счастья в первенстве США.

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОКРОССУ

Класс 250 см³. XIII этап. Райзерсберг, Германия, 6 августа. 1-й заезд: 1. М.Бервоетс (В, "Сузуки"); 2. А.Бартолини (I, "Ямаха"); 3. С.Эвертс (В, "Кавасаки"); 4. П.Трагтер (NL, "Сузуки"); 5. К.Николл (GB, "Хонда"); 6. П.Ивен (В, "Кавасаки"). 2-й заезд: 1. Бервоетс; 2. Эвертс; 3. Николл; 4. Трагтер; 5. Б.Мур (USA, "Ямаха"); 6. Бартолини. XIV этап. Сузука, Япония, 20 августа. 1-й заезд: 1. И.Демария (F, "Ямаха"); 2. Эвертс; 3. Т.Воланд (USA, "Кавасаки"); 4. Бервоетс; 5. П.Байер (D, "Хонда"); 6. Николл. 2-й заезд: 1. Эвертс; 2. Бартолини; 3. Трагтер; 4. Бервоетс; 5. Воланд; 6. Й.Карлссон (S, "Хонда"). XV этап. Шато-дю-Луар, Франция, 3 сентября. 1-й заезд: 1. Мур; 2. Воланд; 3. Трагтер; 4. Бартолини; 5. Ивен; 6. Николл. 2-й заезд: 1. Байер; 2. Бартолини; 3. Эвертс; 4. Ивен; 5. Николл; 6. Р. ван Реев (NL, "Кавасаки"). Итоговый результат: 1. Эвертс — 423 очка (чемпион мира); 2. Бервоетс — 380; 3. Воланд — 338; 4. Николл — 332; 5. Байер — 283; 6. Трагтер — 256; 7. Бартолини — 251; 8. Мур — 219; 9. В.Девит (В, "Сузуки") — 179; 10. Ивен — 164.



ПОДЕЛИЛИ НА ТРОИХ

Благодаря солидному заделу в очках, который успели сделать на старте Кубка Европы по кольцевым гонкам на грузовиках пилоты "мерседесов", их лидирующее положение в общем зачете состязаний выглядит весьма прочным. А вот борьба на отдельных этапах первенства заметно обострилась. Так впервые в нынешнем сезоне в субботнем заезде на трассе "Поль Рикар" ступени пьедестала заняли гонщики, выступавшие на машинах трех разных марок. То, что это не просто случайность, подтвердили и следующие старты.

Жаль только, что в соперничестве за высокие места не участвует Ричард Уокер на ЗИЛе, оставшийся в одиночестве после ухода из чемпионата нашей заводской команды.

КУБОК ЕВРОПЫ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ НА ГРУЗОВИКАХ

IV этап. "Поль Рикар", Франция, 3—4 июня. Суперкласс. 1-й заезд: 1. Ф.Кройцпайнтер (D, "МАН-18432FRT"); 2. С.Боргудд (S, "Мерседес-Бенц-1839S"); 3. Х.Луостаринен (SF, "Сису-SR340"); 4. С.Пэрриш (GB); 5. М.Ойштрайх (D, оба — "Мерседес-Бенц-1839S"); 6. Н.Крозье (F, МАН-18432FRT); 7. Р.Уокер (GB, "ЗИЛ-Катерпиллер"). 2-й заезд: 1. Боргудд; 2. Пэрриш; 3. Луостаринен; 4. Ойштрайх; 5. Крозье; 6. Л.Фор (F, "Мерседес-Бенц-1839S"); 7. Уокер. V этап. Манторп-Парк, Швеция, 17—18 июня. Суперкласс. 1-й заезд: 1. Боргудд; 2. Пэрриш; 3. Ойштрайх; 4. Луостаринен; 5. Фор; 6. М.Куоппала (SF, "Сису-SR340"); ... 8. Уокер. 2-й заезд: 1. Крозье; 2. Пэрриш; 3. Луостаринен; 4. Фор; 5. Г.Кербер (D); 6. К.Горанссон (S, оба — "МАН-18432FRT"); ... 11. Уокер. VI этап. "Нюрбургринг", Германия, 15—16 июля. Суперкласс. 1-й заезд: 1. Крозье; 2. Луостаринен; 3. Боргудд; 4. Ойштрайх; 5. Фор; 6. Пэрриш; ... 9. Уокер. 2-й заезд: 1. Ойштрайх; 2. Луостаринен; 3. Кербер; 4. Крозье; 5. Боргудд; 6. Кройцпайнтер; ... 9. Уокер. Положение после шести этапов: 1. Боргудд — 270 очков; 2. Ойштрайх — 229; 3. Пэрриш — 228; 4. Крозье — 189; 5. Луостаринен — 187; 6. Фор — 146; ... 10. Уокер — 54.

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

Формула 3000

Международный чемпионат ФИА

IV этап. Энна-Пергуза, Италия, 23 июля, 40 кр., 184,4 км: 1. Р.Россет (BR) — 1:02.15,387; 2. В.Соспири (I) — 12,214; 3. К.Пескатори (I, все — "Рейнард-95D-Косворт") — 17,903; 4. М.Кампуш (BR, "Лола-Т95/50-Косворт") — 30,813; 5. Ф. де Симоне (I, "Рейнард-95D-Джадд") — 34,866; 6. Ж.Поликан (F, "Лола-Т95/50-Косворт") — 47,835. Лучший круг: Россет — 1.31,149 (195,477 км/ч). V этап. Хоккенхайм, Германия, 29 июля, 29 кр., 197,635 км: 1. М.Гоосенс (B, "Лола-Т95/50-Косворт") — 58.04,239; 2. К.Брак (S, "Рейнард-95D-Джадд") — 3,734; 3. Г.Гомес — 12,184; 4. Э.Клерико (оба — F, "Рейнард-95D-Косворт") — 13,599; 5. М.Гузйруш (BR, "Рейнард-95D-Джадд") — 24,033; 6. А.Мак-Ниш (GB, "Рейнард-95D-Косворт") — 29,269. Лучший круг: Россет — 1.58,633 (207,048 км/ч). VI этап. Спа-Франкоршам, Бельгия, 26 августа, 28 кр., 195,272 км: 1. Соспири — 59.03,485; 2. К.Бушю (F, "Лола-Т95/50-Косворт") — 3,345; 3. Гомес — 3,839; 4. Россет — 25,948; 5. Т.Маркеш (BR, "Рейнард-95D-Косворт") — 30,597; 6. Клерико — 38,365. Лучший круг: Гомес — 2.04,022 (202,435 км/ч).

Чемпионат IMSA

III этап. Гран-при Атланты. "Уорлд Спортс Кар", "Экссон Сьюприм-GT". Бразлтон, США, 30 апреля: 1. Дж.Уивер (GB, "RS-MK3-Форд"); 2. Ф.Велес—М.Бальди (E/I, "Феррари-333SP"); 3. У.Тейлор—Дж.Моретти (USA/I, "Феррари-333SP"); 4. Э.Хоерр; 5. Д.Брассфилд (оба — USA, "Олдсмобил-Катласс-Сьюприм"); 6. Р.Мандевилл—Х.Камфердам (USA, "Хок-MD3R-Мазда"). IV этап. "Уорлд Спортс Кар", "Экссон Сьюприм-GT". Галифакс, Канада, 21 мая: 1. Велес—Бальди; 2. Дж.Пол-мл.—Б.Ляйтцингер—Уивер (USA, "RS-MK3-Форд"); 3. Тейлор—Моретти; 4. Уивер—Ляйтцингер—Пол; 5. Дж.О'Коннелл (USA, "Ниссан-300ZX"); 6. Уоттлз—Дж.Пейс—Л.Миллер (USA, "Бьюик"). V этап. Нью-Ингленд Додж Дилерс Гран-при. "Уорлд Спортс Кар". Лейквилл, США, 29 мая: 1. Тейлор; 2. Уивер; 3. Велес; 4. Уоттлз ("Арго-Шевроле"); 5. Камфердам—Мандевилл; 6. Бальди. VI этап. Глен Континентл. "Уорлд Спортс Кар", "Экссон Сьюприм-GT". Уоткинс Глен, США, 26 июня: 1. Уивер—Ляйтцингер; 2. Велес—Бальди; 3. Ф.Экблом—П.Кобб (S/USA, "Спайс-BDG-Олдсмобил"); 4. Тейлор—Моретти; 5. Р.Дайсон—Э.Уоллас (USA/GB, "RS-MK3-Форд"); 6. Пейс ("Кудзу-DG2-Шевроле"). VII этап. Сирз-Пойнт Гран-при. "Уорлд Спортс Кар", "Экссон Сьюприм-GT". Сонома, США, 16 июля: 1. Уивер; 2. Велес; 3. Ляйтцингер; 4. Бальди; 5. Ляйнхард—Д.Тийс (D/B, "Феррари-333SP"); 6. Пэйн—Вильямс (USA, "RS-MK3-Форд").

Легковые автомобили

"24 часа Спа"

Спа-Франкоршам, Бельгия, 29—30 июля: 1. П.Кокс—С.Соупер—Й.Винкельхок (NL/GB/D, BMB-320i); 2. А.Бургштальер—М.Дюез—Н.Пике (D/B/BR, BMB-320i); 3. Д. де Радигес—П.Спийерс—Ф.Фавре (B/B/CH, "Хонда-Аккорд"); 4. К.Абт—Дж.Крамар—В.Хаугг ("Ауди-80"); 5. Б.Кастань—Х.Хеннес—М.Шоонбротт (BMB-M3); 6. Х.Хеннес—К.Тант—Й.Вагенелеттер (BMB-M3).

Чемпионат Великобритании

VII этап. Донингтон-Парк, 25 июня. 1-й заезд: 1. Дж.Клеланд (GB, "Воксхолл-Кавальер-16v"); 2. Р.Райделл (S, "Волво-850"); 3. А.Меню (CH, "Рено-Лагуна"); 4. Дж.Томпсон (GB, "Воксхолл-Кавальер-16v"); 5. П.Радисич (NZ, "Форд-Мондео-2.0i-Гиа"). 2-й заезд: 1. Клеланд; 2. Радисич; 3. К.Берт (GB, "Форд-Мондео-2.0i-Гиа"); 4. Меню; 5. Томпсон. VIII этап. Сильверстоун, 16 июля: 1. Клеланд; 2. У.Хой (GB, "Рено-Лагуна"); 3. Томпсон; 4. Дж.Бейли (GB, "Тойота-Карина-E"); 5. Берт; 6. Радисич. IX этап. Нокхилл, 30 июля. 1-й заезд: 1. Райделл; 2. Т.Харви (GB, "Волво-850"); 3. Берт; 4. Дж.Секотто (YV, BMB-318iS); 5. Клеланд. 2-й заезд: 1. Меню; 2. Райделл; 3. Харви; 4. Д.Брэбхэм (AUS, BMB-318iS); 5. Дж.Кей (GB, "Хонда-Аккорд").

Чемпионат России

I этап. Москва, 27 августа. Группа "Туризм": 1. М.Тараканов (Санкт-Петербург, "Тойота-Королла-FX16"); 2. А.Рыжов (Москва, ВАЗ-21083-06); 3. А.Белов (Тольятти, ВАЗ-21083); 4. А.Феноменов (ВАЗ-2108); 5. Д.Королев (оба — Москва, ВАЗ-21083); 6. А.Львов (Санкт-Петербург, ВАЗ-2108). Группа "Супертуризм": 1. А.Потапов (Москва, "Субару-Легаси-4WD-Турбо"); 2. Рыжов; 3. И.Коне (Владимир, "Форд-Эскорт-Косворт"); 4. И.Зеленко (Москва, "Мицубиси-Галант"); 5. С.Толстоуцкий (Нижний Новгород, "ГАЗ-2410-Волга"); 6. А.Стоян (Москва, "ГАЗ-2410-Волга"). Формула 1600/1300: 1. В.Козанков ("Эстония-25"); 2. А.Саункин ("Эстония-21-10"); 3. Э.Линдгрэн (все — Москва, "Эстония-21"); 4. Е.Ко-

жарский (Минск); 5. Потехин (Москва, оба — "Эстония-25"); 6. А.Микоян (Москва, "Эстония-21").

КАРТИНГ

Первенство России среди юношей

Санкт-Петербург, 25—27 августа. Класс "Союзный-Юниор": 1. А.Кузьмин (Санкт-Петербург); 2. С.Коваленко (Краснодар); 3. О.Безус (Курск); 4. А.Махов; 5. В.Евдокимов (оба — Сосновый Бор); 6. М.Крылов (Ростов-на-Дону). Класс "Ракет": 1. Р.Бужинский (Санкт-Петербург); 2. М.Митрохин (Сосновый Бор); 3. К.Кочконян; 4. В.Дамуть (оба — Санкт-Петербург); 5. И.Жиряков (Сосновый Бор); 6. Я.Ковалев (Геленджик). Класс "Пионер": 1. М.Митрохин (Сосновый Бор); 2. И.Шустов (Набережные Челны); 3. П.Гуськов; 4. К.Зотов (оба — Москва); 5. С.Косилов (Курск); 6. И.Жиряков (Сосновый Бор).

Чемпионат России

V этап. Курск, 22—23 июля. "Формула С": 1. Г.Комаров — 7,5 очков; 2. О.Малышев — 6; 3. С.Смирнов (оба — Санкт-Петербург) — 5; 4. И.Комаров (Курск) — 4,5; 5. Д.Щеглов — 4; 6. М.Штыков (оба — Москва) — 3,5. Класс "К": 1. А.Булкин (Санкт-Петербург) — 15; 2. Р.Трешин (Череповец) — 12; 3. В.Раппана (Москва) — 10; 4. С.Завадский (Череповец) — 9; 5. Я.Минц (Екатеринбург) — 8; 6. А.Клеванов (Москва) — 7. Класс "Формула-Чезет": 1. Д.Щеглов (Москва) — 15; 2. В.Мамагейшвили — 12; 3. И.Комаров (оба — Курск) — 10; 4. Ю.Тюляев (Армавир) — 9; 5. П.Куликов (Лесной) — 8; 6. В.Легиных (Ростов-на-Дону) — 7. Класс "Союзный": 1. Вад.Калачев (Курск) — 15; 2. Р.Запускалов — 12; 3. А.Павловский (оба — Москва) — 10; 4. С.Шмаков (Лесной) — 9; 5. Т.Шевченко (Дмитров) — 8; 6. А.Кузьмин (Санкт-Петербург) — 7. VI этап. Мытищи, 19—20 августа. "Формула С": 1. Г.Комаров — 15; 2. Щеглов — 12; 3. Малышев — 10; 4. Смирнов — 9; 5. П.Носков — 8; 6. В.Рыжков (оба — Москва) — 7. Класс "К": 1. Трешин — 15; 2. Клеванов — 12; 3. Завадский — 10; 4. Раппана — 9; 5. О.Шелогоаев (Сосновый Бор) — 8; 6. М.Микрюков (Набережные Челны) — 7. Класс "Формула-Чезет": 1. И.Комаров — 15; 2. Щеглов — 12; 3. Г.Комаров (Курск) — 10; 4. С.Гаврилов (Тверь) — 9; 5. В.Ульянов (Челябинск) — 8; 6. В.Рыжков (Москва) — 7. Класс "Союзный": 1. Запускалов — 15; 2. К.Ладыгин (Екатеринбург) — 12; 3. А.Тягло (Новая Майна) — 10; 4. С.Петрикеев (Курск) — 9; 5. Н.Гукосян (Москва) — 8; 6. Н.Медведев (Сосновый Бор) — 7. Итоговый результат. Класс "Формула-Чезет": 1. И.Комаров — 57; 2. Щеглов — 54; 3. Мамагейшвили — 45; 4. Тюляев — 38; 5. Куликов — 31; 6. Д.Кислицын (Тольятти) — 28; 7. Ульянов — 25; 8. Легиных — 17; 9. П.Носков (Москва) — 17; 10. Вик.Ахметзянов (Новая Майна) — 15. Класс "Союзный": 1. Запускалов — 54; 2. Ладыгин — 34; 3. Петрикеев — 31; 4. Кузьмин — 31; 5. В.Ахметзянов (Новая Майна) — 28; 6. В.Лукин (Армавир) — 24; 7. Павловский — 24; 8. С.Вострухин (Курск) — 21; 9. С.Гриднев (Нижний Новгород) — 17; 10. С.Абрашнев (Владимир) — 16.

МОТОКРОСС

Открытый чемпионат России

на мотоциклах с коляской

Серпухов, 22 июля. Класс международный (750 см³): 1. В.Прядин—А.Завьялов; 2. А.Дайнес—А.Бессарабов (все — Ирбит); 3. А.Толмачев—В.Кожевников (Кунгур); 4. Ю.Шарков—В.Расщупкин (Камышлов, Свердловская обл.); 5. Я.Мироненко—Ш.Халилов (Рязань); 6. Е.Машевский—Н.Опенев (Златоуст). Класс национальный (650 см³): 1. В.Прядин—А.Завьялов; 2. Д.Речкалов—С.Зырянов (Ирбит); 3. М.Кашурников—Д.Яковлев (Москва); 4. А.Большедворов—Р.Елькин (Ирбит); 5. Ю.Шарков—В.Расщупкин; 6. П.Чижов—А.Иванов (Москва).



Продаю книги "Формула-1 1980—1995". 250 стр., тв. переплет. Ориентир. цена — 50000 руб. Заявки присылать в течение месяца после данной рекламы. 454092, Челябинск, а/я 5805.

Продаю автомобиль "Чайка". Тел.: (8412) 69-85-80 (Пенза).

Японские мопеды (широкий выбор). Тел.: (095) 125-22-87 с 10 до 19.

СУЕТА ВОКРУГ БАЛЛАСТА

М. МИХАЙЛОВ

"Война без потерь не бывает!" Эта сакраментальная фраза вождя народов очень бы подошла календарю немецкого чемпионата по "кузовному" кольцу. Завоевав для себя новые европейские владения — состязания "Интернэшнл Туринг Кар сериес", этапы которых в нынешнем сезоне проходят в Италии, Португалии, Финляндии, Великобритании, ДТМ потерял несколько гонок в самой Германии.

Меньше этапов — ценней зачетные очки. Поэтому после более чем убедительных выступлений четырех завод-

Кольцо из дорог общего пользования известно большой шириной — на некоторых участках бок о бок могут свободно идти десять (!) машин, длиннющими прямыми и узенькими поворотами-шпильками, в которые с трудом втискиваются два автомобиля. В первом заезде победу неожиданно праздновал немецкий гонщик "Альфа-Ромео", экс-пилот Ф1 Кристиан Даннер.

Впрочем, назвать это достижение иначе как успехом местного значения нельзя. Ведь во втором заезде весь пьедестал остался за гонщиками "Мерседеса", к тому же Даннер в турнирной таблице первенства был не только далеко позади лидеров, он уступал даже "Опелю" Клауса Людвига. Словом, не конкурент. Быть может, в конце концов все и завершилось бы безоговорочной капитуляцией "Альфы", но очередной разгром, учиненный соперникам автомобилями с трехлучевой звездой на обличке радиатора в выездных сражениях серии ИТС, почти сразу аукнулся для штуртгартцев неприятностями.

Организаторы немецкого чемпионата посчитали, что весовой гандикап заднеприводных "мерседесов" дает им слишком много преимуществ. Без лишних раздумий минимальную массу всех машин первенства ДТМ решили установить на отметке 1040 кг. На весившие тонну с небольшим "мерседесы" добавили по двадцать кило балласта, столько же разрешили снять с "опелей" и "альфа-ромео". И сразу расстановка сил в ДТМ изменилась.

Минул месяц со дня гонок на "Норисринге", и от былого превосходства



"Мерседес-Бенца" остались рожки да ножки. К этапу в Дипхольце, правда, большинству итальянских машин не удалось сбросить разрешенные двадцать килограммов, зато все "мерседесы" разом пополнили. И уже во время квалификации на трассе, проходящей по территории аэродрома военной базы бундсвера, самыми быстрыми стали "Альфы" Михаэля Бартельса, пробовавшего силы в Ф1, и "Опель-Калибра" чемпиона ДТМ Клауса Людвига.

Ветеран "кузовного" кольца, однако, покинул аэродром Дипхольца без единого очка. В первом заезде на 13-м круге Клаус уложил "Калибру" в отбойники ("Ошибка водителя... Я вошел в поворот слишком быстро"), в гонке номер два в "Опеле" вспыхнуло масло. А вот Бартельс, более известный в мире как "бойфренд" Штеффи Граф, нежели как гонщик, имеет теперь все шансы избавиться от обидного ярлыка. Два заезда — две уверенные победы и стремительный прыжок на четвертое место в личном зачете.

А что же "мерседесы"? Прибавившие в весе, совсем уж беспомощными они не выглядели. Залечивающий сломанную ногу великолепный датчанин

Ян Магнуссен установил в Дипхольце новый рекорд круга. А не слишком убедительное выступление лидера первенства Бернда Шнайдера — седьмое и шестое места — легко объяснимо. Ведь согласно существующему регламенту за свои предыдущие успехи немец заплатил лишними 36 кг балласта, навешенного на его "Мерседес". Напомним, что в ДТМ распространена любопытная практика. Дабы обострить соперничество, пилоты, занявшие в гонке первые пять мест, в награду получают не только призовые, но и дополнительный груз. Пилот, финишировавший шестым, образно выражаясь, остается при своих. Не вошедшие же в шестерку, напротив, стремительно "сжигают килограммы". Так что если машина Шнайдера вновь постройнееет, он, вполне вероятно, еще потягается с "Альфа-Ромео" в осенних битвах.

ЧЕМПИОНАТ ГЕРМАНИИ ПО ГОНКАМ НА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ

Положение в личном зачете после четырех этапов: 1. Б.Шнайдер — 80 очков; 2. Й. ван Оммел (оба — D) — 66; 3. Д.Франкитти (GB, все — "Мерседес-Бенц-С180") — 58; 4. М.Бартельс (D) — 46; 5. А.Наннини (I, оба — "Альфа-Ромео-155-V6Ti") — 36; 6. К.Людвиг (D, "Опель-Калибра-V6") — 35. Зачет марок: 1. "Мерседес-Бенц" — 117; 2. "Альфа-Ромео" — 92; 3. "Опель" — 41.

Заслуги пилотов Ф1 не влияют на их карьеру в ДТМ — К. Даннер выступает сильнее М.Альборето.

ских команд "Мерседес-Бенца" в стартовых заездах сезона могло показаться, что "Альфа-Ромео" и "Опель" без боя сдадутся на милость победителя. Мало что изменил и третий этап чемпионата, проходивший на "Норисринге".

Одно из самых широких мест "Норисринга".



В гонках легковых автомобилей в Европе за всю их долгую и непростую историю участвовали машины самых различных марок, и побеждали пилоты множества национальностей. Так что едва ли не единственными постоянными величинами "легкового кольца" оставались все это время 24-часовая гонка в бельгийском местечке Спа-Франкоршам и ее всегдашний фаворит — БМВ.

Правда, нынче баварская фирма, теснимая конкурентами, подрастеряла былую славу "кузовной" королевы. Но успех, сопутствовавший БМВ в Спа, остается для мюнхенцев доброй традицией. Что, оговоримся,

реизбранным на второй, третий, четвертый сроки.

Так было в прошлом году, когда достойных оппонентов у баварской марки не было, так произошло и в нынешнем. Наш мэр, то есть БМВ, подошла к выборам в победители с точного марафона весьма основательно. Другими словами, предвыборная кампания у немцев была самой внушительной. Тут вам и пользующиеся прямой поддержкой завода команды "Бигацци" и "Шнитцер" (первая принимает участие в итальянском "кузовном" чемпионате, другая стартовала в английском). Среди гонщиков БМВ были и чемпионы мира и экс-пилоты Ф1, включая неодно-



Обе 24-часовые гонки на легковых автомобилях — в Нюрбурге и Спа — в этом году выиграли пилоты БМВ.

несколько не удивительно. Соперники, похоже, почитают эту гонку вотчиной немецкого завода и в последнее время все реже заглядывают на знаменитые минеральные источники Спа. Все равно как почтенного и заслуженного мэра какого-нибудь городка, уважают соперники-политики и не вторгаются на его территорию, оставляя тому возможность быть пе-

кратно собиравшегося на заслуженный отдых бразильца Нельсона Пике, нынешних звезд "легкового кольца" Роберто Равалью, Стива Соупера, Иохима Винкельхока.

Из "соперничающих организаций" можно было выделить разве что "Снобек Рэйсинг Сервисес", успешно выступающей во французском чемпионате и представленной в Спа двумя "опелями" модели "Вектра". Прибавьте сюда парочку "Ауди-80", фаворитов бельгийской серии, да "Хонду-Аккорд", первым номером в экипаже которой был чемпион Европы... по ралли Патрик Снийерс. Вот и все, кто с большой, правда, натяжкой мог считаться претендентом на победу в "выборах". Что и говорить негусто...

В начале 80-х Нельсон Пике защищал цвета "Брэбхэм-БМВ" в Ф1, ныне бразилец отстаивает честь баварцев в "кузовном" кольце.



РАН НА 18-И СРОК



ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Внимание специалистов смогло взбудоражить еще только появление на трассе гоночного микроавтобуса "Пежо-806". На удивленные вопросы любопытствующих представители французской фирмы с расстановкой отвечали: "24 часа Спа" — это гонка для семейных автомобилей. А "Пежо-806" — машина как раз для целой семьи. Стало быть, ее участие в соревновании вполне естественно".

Удачный рекламный ход "Пежо", наверное, принесет свою выгоду, но позже, в нынешних же состязаниях в Спа, 806-й тихо, совсем по-семейному, сошел с дистанции.

А гонку поначалу уверенно возглавляли представители БМВ. Но

из-за поломки распредвала прекратил борьбу один автомобиль конюшни "Бигацци". Другая итальянская БМВ под предводительством Нельсона Пике лидировала ночью, но на утренней зорьке столкнулась с турбодизельным "Пежо". К уйме потерянному на починку задней подвески времени немного спустя добавились проблемы с трансмиссией, и экипаж Пике/Равалья/Дюэз отстал на девять кругов.

На счастье БМВ, конкуренты так и не сумели распорядиться относительно неудачами фирмы — обе "вектры" "Снобек Рэйсинг" сошли, у "Ауди" экс-пилота "Лотоса" Филиппа Адамса барахлила трансмиссия, а



Автомобиль экипажа Тьерри Тассен, Йорг Мюллер и Антонио Альбасете после пожара.

совсем неожиданно немецкая фирма стала терять своих кандидатов на победу. Вечером во время дозаправки загорелся БМВ-320i команды "Шнитцер" — бельгиец Тьерри Тассен сумел выбраться невредимым, но экипаж выбыл из гонки. Позднее

механики "Хонды" мучились с дозаправочным оборудованием. Так что первыми получили финишную отмашку Иохим Винкельхок, Стив Соупер и Петер Кокс, принеся мюнхенской марке 18-ю победу в самой знаменитой "кузовной" гонке Европы.

(Результаты соревнования приведены в рубрике "Статистика")

Наиболее известной фигурой бельгийского экипажа "Пежо-806" был Эрик Башелар, время от времени стартующий в гонках "индикаров".



БРИТАНИЯ ДЛЯ БРИТАНЦЕВ!

М. МЕДВЕДЕВ

Чемпионат Великобритании по кольцевым гонкам легковых автомобилей заметно выделяется в ряду подобных европейских первенств. В отличие от германского, итальянского и французского, BTCC обладает весьма занятной особенностью: британским автомобилям и британским гонщикам на родных трассах в последнее время удача улыбалась гораздо реже, нежели заезжим гастролерам. Последним англичанином, победившим в родном "кузовном" чемпионате, был три года назад Тим Харви. Еще дольше не выигрывал в BTCC местный автомобиль. В 1993 году на трассах туманного Альбиона царствовали БМВ и немец Йоахим Винкельхок, в прошлом сезоне — "Альфа-Ромео" и итальянец Габриэле Тарквини. Да и начало нынешнего первенства не внесло успокоения в сердца патриотичных британцев — впереди вдруг оказались шведы: "Волво" и Рикард Райделл.

Однако спасение было уже близко. Вызов иноземным "захватчикам" наконец бросили Джон Клееланд и его "Воксхолл-Кавальер". И хотя герой наш шотландец, а его автомобиль — самый обычный "Опель-Вектра", только выпускающийся на британских островах, это, в общем, и неважно. Главное, Джон поистине пролил бальзам на раны соотечественников, отбив атаку "Волво" и выйдя в лидеры BTCC.

Клееланд, которому совсем недавно стукнуло 43 года, совсем не новичок на трассах первенства страны. В сезоне-89 он уже ста-

новился чемпионом BTCC, однако, в последние годы призовой пирог шотландцу оказался не по зубам. Но нынешний год, вне зависимости от того, как он закончится, стал для Клееланда звездным. За плечами осталась половина гонок, и Джон с пятью победами уверенно

возглавляет турнирную таблицу. Это тем более необычно, что для "Кавальера" нынешний сезон может оказаться последним. На

автомобильном рынке его заменяет новая модель, которая в ближайшем будущем, надо полагать, появится и на гоночных трассах. Но уход старичка "Кавальера" выдался более чем достойным, ведь, помимо лидерства в чемпионате, именно Клееланду и "Воксхоллу" удалось одержать победу в главном старте сезона. Речь идет о так называемой гонке поддержки Гран-при Великобритании в Сильверстоуне. Восьмой этап — единственный в календаре первенства, состоящий из одного заезда, — традиционно притягивает не только зрителей, но и менеджеров и хозяев команд Ф1. Стоит ли говорить, как всем пилотам хочется блеснуть именно в Сильверстоуне. Но зеленой молодежи BTCC — британцам Джеймсу Томпсону и



Джон Клееланд.



Вместе с шотландским пилотом в "Воксхолле" выступает еще один британец — 21-летний Джеймс Томпсон.



Чемпион BTCC-91 Уилл Хой и его "Рено-Лагуна".

Кельвину Берту, которым еще, возможно, и "светит" место в командах чемпионата мира — особо себя проявить не удалось. Зато Клееланд, стартовавший с "поул-позишн", был неподражаем на мокрой трассе, над которой то припускал, то прекращался противный английский дождик. "Привезя" восемь секунд второму призеру Уиллу Хою из команды "Вильямс Туринг Кар Инжиниринг", Джон упрочил свое лидерство.

Кстати, этап в Сильверстоуне стал последним для итальянца Джампьеро Симони. Гонщик совместной "конюшни" "Продрайва" и "Альфа-Ромео", в прошлом году финишировавший пятым в первенстве и выигравший последнюю гонку сезона, ныне оказался лишним. "Альфа-Ромео" в нынешнем году выступает в BTCC из рук вон плохо, и дабы спасти положение, руководство команды попросило чемпиона-94 вернуться на острова. Симони же отправился на чемпионат ДТМ, так что уже в Нокхилле его место занял Тарквини, принимавший участие в создании гоночной двухлитровой "Альфы-Ромео-155". Но едва ли это событие сможет повлиять на лидерство Клееланда и его "Воксхолла", на деле воплощающих принцип: "Британия для британцев".

Положение после девяти этапов (17 заездов): 1. Дж.Клееланд (GB, "Воксхолл-Кавальер-16v") — 246 очков; 2. Р.Райделл (S, "Волво-850") — 212; 3. А.Меню (CH, "Рено-Лагуна") — 204; 4. Т.Харви (GB, "Волво-850") — 137; 5. П.Радисич (NZ, "Форд-Мондео-2.0i-Гиа") — 128.

"СУПЕР НОВА" ПОДНИМАЕТ ПАРУСА

А. МЕЛЬНИК

Жизнь большинства команд формулы 3000 скоротечна. Одни, насытившись победами в "первой лиге" и поднакопив денег, перебираются в "высшую" — как "Лейтон Хауз", "Футуорк", "Джордан", "Пасифик", "Форти". Другие, вдоволь наглотавшись поражений, уходят в небытие. Неудивительно, что из 13 "конюшен", участвующих в нынешнем Международном чемпионате ФИА, лишь DAMS, "Пол Стюарт Рэйсинг" и "Аноматокс" входили в число соискателей три года назад.

Английская "Супер Нова Рэйсинг" дебютировала в прошлом сезоне. И все, что сумел привезти "первый номер" команды Винченцо Соспири — одно второе место на этапе. Его товарищ, Такачико Иноу, вообще очков набрать не сумел. Поэтому нынешней весной мало кто числил пилотов "Супер Новы" среди фаворитов. Однако Соспири и его новый коллега, Рикарду Россет, выиграли все три стартовых этапа первенства.

Правда, перед четвертой гонкой участников чемпионата ожидал семинедельный перерыв. Можно было не сомневаться, что старожилы формулы 3000 постараются воспользоваться этой передышкой, чтобы в Энна-Пергузе дать бой прыткому новичку. Одна-



В Бельгии Соспири (N8) стартовал третьим, но очень быстро расправился с Мак-Нишем и Гоосенсом.

ко на быстрой и очень сложной трассе на острове Сицилия ни Алану Мак-Нишу и Дидье Коттасу из "Пол Стюарт", ни Гийому Гомесу и Тарсу Маркешу из DAMS сделать этого не удалось. Первые трое на скользкой дорожке очень старого автодрома, который давно называют одним из самых опасных в мире, потерпели аварии, а бразильца подвел мотор. Россет же и Соспири, несмотря на адское пекло (температура в тени достигала 32, а асфальт раскалился до 55 градусов) и то обстоятельство, что стартовали они со второго и восьмого места, принесли "Супер Нове" третий "дубль" в чемпионате, заняв первые две ступеньки пьедестала.

А почти месяц спустя в Спа-Франкоршам, когда сицилианская жара сменилась "фирменным" бельгийским дождем, 28-летний экс-чемпион мира по картингу Соспири довел счет побед своей команды до пяти. Так что даже тотальная неудача в Хоккенхайме, где накануне Гран-при Германии Ф1 неожиданную победу одержал бельгиец Марк Гоосенс, опередив лучшего из пилотов "Супер



Соспири, Россет, Мак-Ниш.

Новы" почти на минуту, не слишком поколебала уверенного лидера итальянца и бразильца в чемпионате. А учитывая, что сезон-95 включает всего восемь этапов, уже в Бельгии стало ясно — победителем нынешнего первенства будет гонщик английской "конюшни". Вопрос лишь в том, сумеет ли Россет догнать своего коллегу по команде.

Положение после шести этапов: 1. В.Соспири (I) — 39 очков; 2. Р.Россет (BR, оба — "Рейнард-95D-Косворт") — 27; 3. М.Гоосенс (B, "Лола-Т95-Косворт") — 18; 4-5. К.Брак (S, "Рейнард-95D-Джадд"), А.Мак-Ниш (GB) — по 11; 6. Г.Гомес (F) — 8; 7. Э.Клерико (F, все — "Рейнард-95D-Косворт") — 7; 8-9. К.Бушю (F, "Лола-Т95/50-Косворт"), Т.Маркеш (BR) — по 6; 10. К.Пескатори (I, оба — "Рейнард-95D-Косворт") — 5.



Выступая в Ф3000 с 1990 года, Соспири лишь в этом сезоне вышел наконец на первые роли.

Гоосенс принес "Лоле" первую с октября 1992 года победу в Ф3000.

