

Календар 2000 • Календар 2000 • Календар 2000

e-mail: avtosport@ipm.lviv.ua

№12(37) 1999

# АВТОСПОРТ



Під прапором  
“УКРТАТНАФТИ”



# З п'ятиріччям - СП "Кребо"

Фірмова ралійна команда "Укртатнафта", ТзОВ "Кубок Карпат" та редакція всеукраїнського журналу "Автоспорт" вітає з ювілеєм колектив українсько-голландського спільного підприємства КРЕБО ЛТД на чолі з генеральним директором Олегом Великановим.

З часу свого заснування СП "Кребо" спеціалізується на виробництві авіаційного палива для реактивних двигунів, підприємство постачає свою продукцію у найбільші аеропорти України, де здійснюється заправка літаків авіакомпаній багатьох зарубіжних країн, зокрема LUFTHANSA, BRITISH AIRWAYS, AIR FRANCE, KLM та інші.

Впродовж кількох років СП "Кребо" є також меценатом українського автомобільного спорту. У 1999 році підприємство виступило спонсором ралі "Куюльник - 99", "II Ралі-Дніпро'99 Гран-Прі "Укртатнафта", ралі "Чумацький Шлях - 99", "III Укртатнафта ралі Карпати '99". Організатори ралійних змагань, вдячні Вам за підтримку і сподіваються, що у майбутньому наша співпраця триватиме і сприятиме подальшому становленню та розвитку автомобільного спорту в Україні.

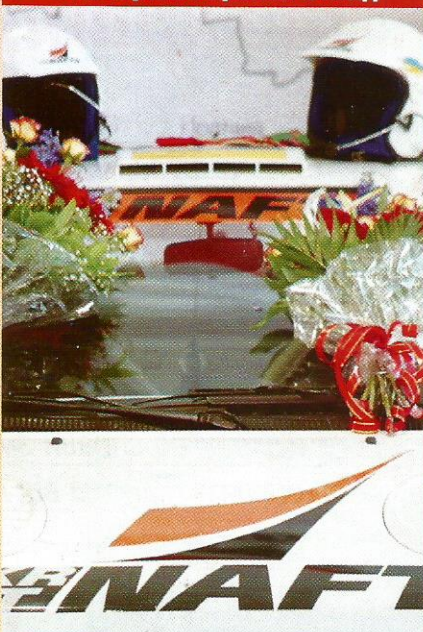
На порозі нового тисячоліття нехай відкриються перед Вами нові шляхи до добробуту, а усі негаразди залишаться у минулому.

Здоров'я Вам, натхнення в роботі, здійснення задумів, фінансового благополуччя та процвітання.

**6-7 Обличчя чемпіона. В.Ростоцький**



**8-12 Авторалі України. Огляд**



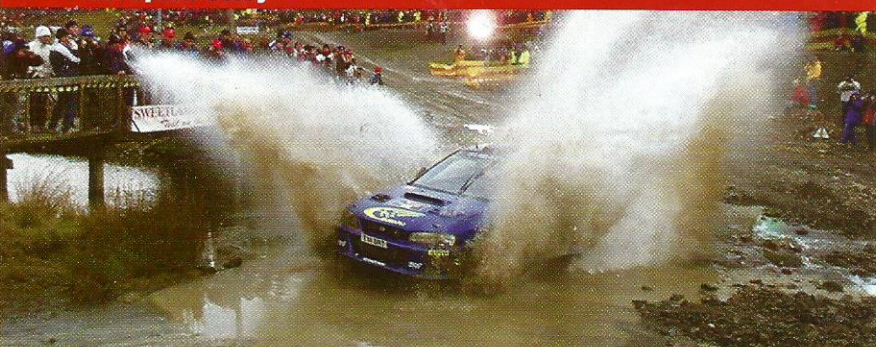
**14-16 Ралійні автомобілі**



**18-19 Знайомство. М.Орр**



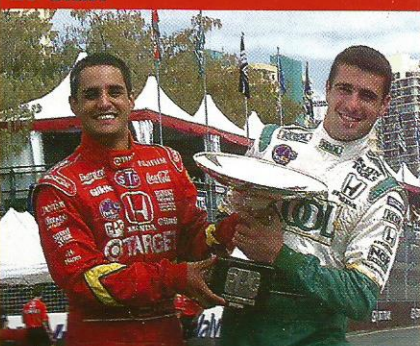
**21-25 Авторалі світу**



**26-28 Формула 1**



**29 CART**



## **АВТОСПОРТ**

№ 12 (37) 1999 р.

Рік заснування 1996. Реєстр. № КВ 3670  
Засновник та видавець ТзОВ "Кубок Карпат"

При передруці посилання на "АВТОСПОРТ" є обов'язковим. За достовірність інформації, наведеної в рекламних матеріалах, відповідальність несе рекламодавець. Редакція може публікувати статті в порядку обговорення, не поділяючи думки автора.

Адреса редакції: Україна, 79034, м.Львів, вул. Навроцького, 69, т./ф: 70-62-49, 70-55-63  
Підписано до друку 28.12.99 р.

Надруковано в Україні.

Друкарня ТзОВ "Кубок Карпат". Наклад 4500

Частина тиражу розповсюджується безкоштовно.

Ціна за друкованістю.

© Світ АВТО - 1996. Всі права захищено.

Медіаправаційний Індекс: 400215



# Новорічне привітання екіпажу "Укртатнафта"

*меценатам, учасникам  
та шанувальникам  
автоспортивного руху  
в Україні*



Транснаціональна фінансово-промислова нафтова компанія "Укртатнафта" - лідер нафтопереробної галузі України. У 1999 році АТ "Укртатнафта" було генеральним спонсором чотирьох найпрестижніших етапів національного чемпіонату з авторалі. Фірмовий екіпаж "Укртатнафта" піднявся на найвищу сходинку ралійного п'єдесталу: пілот, Василь Ростоцький, став чемпіоном України вчетверте, а штурман, голандець Майкл Орр - вперше. Вперше АТ "Укртатнафта" представило українську ралійну команду на чемпіонаті Європи. Вперше презентувало у нашій країні спортивний автомобіль світового класу - Ford Escort WRC. Вперше продемонструвало ралійній спільноті та шанувальникам можливість й непереможність професійного підходу до справи змагань й блискучих перемог. Найкращим від найкращих. Найшвидшим від найшвидших. Лідерам від лідерів.



**1999** рік був найщасливішим у моїй професійній кар'єрі автогонщика. А вона розпочалася, коли з'явився генеральний спонсор: тоді АТ "Кременчукнафтооргсинтез", яке пізніше реформовано в АТ "Укртатнафта", - розповідає абсолютний чемпіон України з авторалі Василь Ростоцький. За цими знайомими кожному шанувальнику ралі в Україні фактами - п'ять років безупинного поступу, період, коли кожного наступного дня мусив показати, що є швидшим, вправнішим, цікавішим і перспективнішим, ніж учора. І передчуття того, що попереду нові вершини, а значить - нові перемоги. "Участь у чемпіонаті Європи, новий чемпіонський титул в Україні - за все це маю подякувати генеральному спонсорі і власнику нашої команди - АТ "Укртатнафта". Вітаю з Новим роком генерального директора компанії Володимира Митрофановича Матицина, увесь трудовий колектив і бажаю здоров'я, щастя, наснаги у роботі. А головне - терпіння, терпіння і ще раз терпіння до нашої ралійної команди та її потреб. Також не можу не згадати про спонсорів, що підтримували і підтримують нашу команду. Вітаю з Новим роком керівництво і працівників Торгового Дому "Укртатнафта", СП "Кребо", СП "Фобос", СП "Фрасмо" та авіакомпанії "Міжнародні Авіалінії України". Важко сьогодні в Україні брати на себе рекламні зобов'язання і дотримувати їх, нелегко дбати про імідж та поширювати його через такий дорогий вид спорту, як автомобільний. Але наші партнери стоять на передових позиціях у рекламному бізнесі і розуміють, що всі ми працюємо на загальну справу. Отож, я бажаю, щоб всі надії на успіх рекламного проекту в автомобільному спорті якнайшвидше стали дійсністю. А генеральному спонсору, АТ "Укртатнафта", - процвітання, фінансової стабільності, серйозних партнерів та інвесторів, що допоможуть втримати звання мецената №1 в автомобільному спорті. А ми, зі свого боку, вище й вище будемо піднімати прапор Транснаціональної фінансово-промислової нафтової компанії "Укртатнафта" і прапор нашої Батьківщини".



**Ж**оден грандіозний задум неможливий без копіткої щоденної роботи. Момент тріумфу у житті автогонщика насправді дуже короткий. Між цими спалахами - будні важкої, постійної, але цікавої роботи. У ралі, найважчому з видів автомобільного спорту, перемоги залежать не тільки від пілота, що впевнено рукою посилає автомобіль до нових і нових небезпечних поворотів траси. Вони залежать від напруженої роботи багатьох людей. "Привітати з Новим роком свою команду, - продовжує Василь Ростоцький, - значить привітати самого себе. Я давно вже не розділяю себе і команду, бо їхня праця є невід'ємною складовою боротьби за нові вершини. Бажаю механікам перш за все здоров'я. Щоб важка робота в польових бойових умовах тільки додавала їм сили й запалу. Бажаю отримувати задоволення від праці, вкладеної у наш автомобіль, взаєморозуміння і взаємоповаги у колективі. І щоб географія поїздок команди наступного року стала ще ширшою, ще цікавішою. Щоб ми разом зробили перші старты на чемпіонаті світу".

**І**нтрига кожного змагання полягає у спортивній боротьбі. Саме тому Акціонерне товариство "Укртатнафта" вкладає чималі кошти у розвиток автомобільного спорту в Україні. Підтримка національного чемпіонату з авторалі дарує учасникам та шанувальникам перегонів нову інтригу, нові враження, нові досягнення і перемоги. "На порозі 2000-го року хочеться побажати успіхів і процвітання керівництву та членам Автомобільної федерації України, моїм друзям-суперникам, всім людям, що у наш нелегкий час займаються цим невдячним, але прекрасним видом спорту. Напевне, в Україні не скоро настає час, коли гонщик підписуватиме контракт і диктуватиме свої умови: мовляв, заплатіть мені таку суму, інакше я не поїду. Всі гонщики зараз мають спільну проблему. Наші потенційні спонсори звикли, що ми приходимо і просимо грошей на виступи. Я бажаю всім, щоб ці важкі часи якнайшвидше минули. Бажаю колегам чуйних, багатих спонсорів, рекламодавців, меценатів. Відповідно, побажання адресуються всьому українському бізнесу. Будьте багатими, і вкладайте кошти у рекламу в найдорожчому спорті у світі. Все це повернеться сторицею, адже популярність автомобільних змагань зростає. Отож, я бажаю моїм суперникам нових можливостей, щоб чемпіонат України став повнокровнішим і цікавішим. При цьому, думаю АТ "Укртатнафта" не поступиться своїм становищем, і ми надовго залишимося лідерами".

**В**еличезна роль у розвитку автомобільного спорту належить вболівальникам гонщиків та команд, шанувальникам інтриги та азарту боротьби, швидкості та майстерності водіння. Для спортсмена вони - духовна підтримка захищених, що просять автографи, що чекають ефектних поворотів чи стоять з секундомірами на фініші. Для рекламодавців - потенційні клієнти, що виправдовують і повертають їхні вкладення в автоспорт. "Всім, хто підтримував ралійний екіпаж Василь Ростоцький/Майкл Орр минулого сезону, всім, хто не байдужий до автоспорту, насамперед, бажаю найголовнішого - здоров'я. Якнайбільше приємних моментів у житті, якщо зробити все життя приємним неможливо. Бажаю віри у майбутнє: в Україні врешті буде щасливе життя. Якщо кожен на своєму місці зробить все для загальної справи відродження, то ми житимемо у такій країні, про яку поки що лише мріємо. Наші діти житимуть краще за нас і, можливо, стануть кращими за нас. Мрія кожного батька, щоб син пішов його шляхом далі, вище... А колегам, водіям, бажаю якнайбільше усміхнених облич за вікнами їхніх автомобілів. Усміхнених пішоходів, усміхнених стражів порядку. Може, так нам буде легше жити".

**Н**айбільший меценат і рекламодавець автомобільного спорту в Україні, АТ "Укртатнафта", є також генеральним рекламодавцем журналу "Автоспорт". Редакція нашого видання вдячна своєму меценатові за розуміння і підтримку в той час, коли автомобільний спорт разом з усією країною проходить етапи становлення і розвитку. Без вашого терпіння, без вашої віри у перспективність цієї справи журнал "Автоспорт" ніколи б не з'явився на світ. Це є підтвердженням важливості й широти всього вкладеного у перше автоспортивне видання України. "Хочу подякувати людям, які працюють для розвитку автоспорту в Україні. Подякувати за розуміння тих певною мірою ненормальних людей, що носяться поганими українськими дорогами на своїх автомобілях, - продовжує свої привітання фірмовий гонщик АТ "Укртатнафта" Василь Ростоцький. - Не можу обійти увагою наше улюблене видання - журнал "Автоспорт". Хочу подякувати колективу за те, що з початкуючої газети, "гідкого каченяти", що пробивало собі право на життя, виросло таке видання, яке заслуговує похвал та поваги. І це думка не тільки моя, але й багатьох людей, з якими зустрічався останнім часом. Навіть на автомобільній виставці в Росії не було гонщика чи діяча РАФу, який би не знав українського "Автоспорту". Отож, бажаю колективу наснаги, здоров'я і більше хороших та справедливих матеріалів про стан автоспорту в Україні й світі. Разом з тим вітаю інформаційних партнерів нашої команди, які протягом сезону об'єктивно висвітлювали наші виступи, підтримували на ралійних трасах, усі видання, теле- та радіоканали, які надають місце на своїх шпальтах чи ефірний час для інформації про автомобільний спорт, сприяють його популяризації й розвитку". **Щасливого Нового року усім!**







*Його довго не хотіли визнавати першим. Не могли зрозуміти, як штурман із львівського СКА раптом залишив позаду тих, хто власноруч крутив кермо на тисячах і тисячах кілометрів радянських трас. Його перемоги називали випадковими, його чемпіонські титули вважали "подарованими". Він не шукав того шляху до ралійних п'єдесталів, який був втрачений разом з розпадом системи ДТСААФу. Він першим почав працювати за новим, європейським зразком - і, звичайно, опинився попереду. Він навчився не давати даремних обіцянок і не чекати, що гроші й успіхи прийдуть самі собою. З того моменту, як в Україні з'явилася команда АТ "Кременчукнафтаоргсинтез", тепер - АТ "Укртатнафта", а Василь Росточкий став пілотом фірмового екіпажу, розпочалася нова ера вітчизняного автоспорту. Правда, ралійна Україна зрозуміла це набагато пізніше...*

# Мистецтво ралійного АВАНГАРДУ



**У**рالی мене привела можливість втілити мету свого життя. Створити реальність, що відрізняється від сірих повсякденних турбот. Мені подобається доводити свою владу над критичними ситуаціями, що виникають на трасі. Так було на початку. Зараз, коли подорослішав у спорті (сміється...), взявся за великий рекламний проект для АТ "Укртатнафта". І став професійним гонщиком. Я не можу не виконати тих зобов'язань, які давав, отримавши перші гроші з рук свого генерального спонсора.

Звичайно, людей, котрі можуть їхати швидко або показувати високі результати, в Україні не бракує. Але організувати процес професійно, зацікавити спонсорів нашими змаганнями зміг тільки я. Адже на початку ми всі були в однакових умовах. Я син своїх батьків з маленького села в Тернопільській області, вихованець радянського інтернату, сам пробивався у житті. І успіхом завдячую насамперед тому, що вчасно зрозумів: не всі хороші водії стають автогогонщиками. Над процесом змагання, над правильною їздою стоять набагато серйозніші інтереси. І в результаті попереду буде той, хто зможе виконати дві умови. Перша - запропонувати спонсорам, рекламним партнерам, меценатам найкращу програму. Друга - виконати ці пропозиції і отримати обіцянок.

1999 рік Василь Ростоцький вважає найшасливішим у своїй спортивній кар'єрі.

Він не просто осягнув, але втілює у життя мистецтво бути в авангарді українського авторалі: у професійному підході до роботи команди, у

четвертому чемпіонському титулі на Батьківщині, у європейському визнанні, у першому автомобілі WRC на наших теренах, у співпраці з однією із кращих закордонних тлонінгових спортивних команд та чемпіоном світу Стігом Бломквістом. Наприкінці сезону 1998 Василь Ростоцький говорив, що мусить знову перемогти в українському чемпіонаті, бо не все ще довів своїм землякам. Сезон 1999 року зробив лідерство фірмового гонщика "Укртатнафти" аксіомою нашого автоспорту.

- Відверто кажучи, тепер мені смішно слухати про те, ніби Ростоцький перемагає тільки завдяки найкращому автомобілю чи підтримці спонсорів. Почнемо з того, що чемпіоном України я стаю вчетверте. І якщо зараз у мене справді найшвидше авто, то на початку кар'єри доводилось змагатися на потенційно слабшій машині, ніж, скажімо, в моїх основних конкурентів. І коли я ставав чемпіоном, про це намагались не згадувати. А тепер чомусь всі почали цікавитися "технічними подробицями". І друге: я повторююся, але щодо організації процесу ралійних стартів ми всі були в однаковому становищі. Щодо WRC, то чемпіон світу Томі Мяккінен вважає: на ньому треба вчитися їздити близько чотирьох років. Я їжджу півроку, але це не заважає перемагати ралі за ралі.

Цьогорічні ралійні траси аж ніяк не здавалися актуальниму чемпіону вистеленими лавровими гілками. На початку сезону екіпаж "Укртатнафта" здобув перемогу на ралі "Столиця" в Києві - але був дискваліфікований. Суперники скористалися

недосконалістю регламенту ФАУ. Наступний етап чемпіонату України в Одесі показав незвичайний прогрес команди. Василь Ростоцький впевнено перемагав на кожному швидкісному відрізку (ШВ). Але в кінці гонки екіпаж знову дискваліфікували. Однак це не зупинило триразового чемпіона на шляху до четвертої ралійної корони. Були технічні проблеми, були прикрі випадковості, але заперечувати лідерства екіпажу "Укртатнафта" не міг вже ніхто. Починаючи з наступного українського ралі у Дніпродзержинську і до кінця сезону Василь Ростоцький програв всього чотири ШВ, причому - тільки через технічні проблеми. Також, повірити у свої сили дозволяли європейські старты: фініш на ралі "Дойчланд" у Німеччині та на ралі "Богемія" у Чехії, прекрасний виступ на грецькій "Ельпі". Вінцем сезону стали дві перемоги на найскладніших українських трасах - "Чумацький Шлях-99" у Херсоні та "Укртатнафта ралі Карпати '99" у Львові.

- Виступати в українському чемпіонаті команді, що працює із закордонними фірмами, дуже важко. Ми ніколи не буваємо впевнені у тому, що ралі відбудеться. Наші плани міняються за тиждень-два. Мої англійські партнери не звикли до такого режиму роботи. Були ще й інші казуси. Знаю, що перед гонкою в Дніпродзержинську нам готували нову "регламентну" пастку з приводу того, що можливість участі WRC в нашому ралі просто не передбачена. Так само важко їхати під першим номером. Адже на більшості змагань організатори

не в стані до кінця вирішити проблеми перекриття траси, на дні у будь-який момент може з'явитися сторонній автомобіль. Але це наш, рідний чемпіонат - і маємо щороку змагатися з ним так само, як і між собою. Тим більше, помітні зрушення на крає. Минулого сезону АТ "Укртатнафта" стало генеральним спонсором чотирьох етапів українського чемпіонату. Лідер нафтопереробної галузі в Україні є також меценатом №1 в автомобільному спорті. А серйозний рекламний, фінансовий партнер заслугоє професійного підходу до організації змагань, до питань безпеки, до залучення засобів масової інформації та глядачів. Наступного сезону ми будемо розвивати таку тенденцію: АТ "Укртатнафта" виступить генеральним спонсором основних ралійних етапів в Україні.

В автомобільному спорті України зараз можна спостерігати досить дивний економічний казус. Дешевший і видовищніший чемпіонат - з кільцевих перегонів - знаходиться в набагато гіршому стані, ніж чемпіонат з авторалі. З цього приводу цікавим є коментар кількох гонщиків-кільцевиків: "От як би у нас був свій Ростоцький, то кільцевий чемпіонат теж проводився б у сім етапів...". Справедливо. Команда АТ "Укртатнафта", її екіпаж та пілот стали символом відродження автомобільного спорту в Україні. Щоб завжди бути попереду. ■

Софія МАРКОВИЧ  
Фото ВВАСИНЧУКА





# Під прапором "Укртатнафти"



Чемпіонат України з авторалі 1999 року складався з семи етапів - змагань різного рівня складності. Для порівняння - у 1998 році їх було лише п'ять. Генеральним спонсором чотирьох з семи гонок виступила Транснаціональна фінансово-промислова нафтова компанія "Укртатнафта": "Укртатнафта ралі "Куяльник-99" (Одеса, коеф. 3), "II Ралі-Дніпро-99" Гран-Прі "Укртатнафта" (Дніпродзержинськ, коеф. 2), "Чумацький Шлях-99" (Херсон, коеф. 4), "III Укртатнафта ралі Карпати '99" (Львів, коеф. 4). Гонщики фірмового екіпажу АТ "Укртатнафта" - Василь Ростоцький та Майкл Орр очолили абсолютний залік чемпіонату та 12-й клас відповідно серед водіїв й штурманів.

## Дивись у корінь!

На чемпіонат України з авторалі можна дивитися по-різному. З одного боку, порівнювати його з аналогічними заходами у сусідніх європейських країнах. При цьому відгадувати, що мали на увазі автори регламентів FIA під тим чи іншим поняттям і тлумачити їх з висоти пострадянського досвіду. Можна навіть оцінювати змагання, озброївшись згаданими знаннями, але це аж ніяк не є темою нашого матеріалу. З другого боку, на українські ралійні змагання-1999 можна дивитися як на повноправних спадкоємців минулорічних вітчизняних гонок і тоді картина стає набагато привабливішою. Популярність ралі в Україні помітно зростає, що відкриває перед окремими командами й організаторами змагань нові перспективи. Перегони стали набагато видовищнішими, супроводжувалися шоу й рекламними акціями. Величезна заслуга у цьому - саме команди АТ "Укртатнафта" та її екіпажу. Навіть там, де кременчуцький нафтопереробний не підтримував організаторів,

спортивний автомобіль Василя Ростоцького та Майкла Орра привертав до себе найбільше уваги шанувальників та засобів масової інформації. Словом, разом з Ford Escort WRC, команда привезла в Україну той ралійний професіоналізм, якого тут так бракувало. Рівнятися на далекі спортивні команди за кордоном, на їх стиль роботи досить непросто, особливо при вродженому українському скептицизмі. Василь Ростоцький довів, що можна працювати так, як працює увесь світ і при цьому перемогти "українське полювання", тобто ралійний чемпіонат. Власне, цей факт став головною подією і "духовною" основою минулого сезону.

## Справедливий погін... козирів

З точки зору спортивної боротьби, чемпіонат чимось нагадував карточну гру, у якій спочатку роздали колоду, а тоді, з висоти чийсь вищої справедливості, поділили між гравцями козири. Хоча функціонери ФАУ в ▶



► один голос стверджували, що коефіцієнти складності спортивним змаганням присвоювалися тільки для заохочення організаторів, здавалося в їх розподілі було збоченською манерою поєднано два інші принципи. Горезвісний, але мудрий за авторством FIA: будь-якими засобами створити інтригу. І теж горезвісний, але не виправданий за авторством Володимира Ілліча: дати всім рівні можливості. Що найцікавіше: виходячи, для прикладу, з нюансів організації київського ралі "Столиця" з найвищим коефіцієнтом 4, важко сказати, чи вплинула поставлена "планка" на моральний дух організаторів. А от щодо інтриги (що приємно) та ідеї рівних можливостей ("хто кому лікар" як кажуть в Одесі): тут все вдалося на славу.

Високі коефіцієнти окремих змагань давали всі шанси саме тим гонщикам, які внаслідок особливостей спортивної майстерності, ставлення до свого здоров'я чи невдало збудованої фінансової роботи в командах, а значить - потенційно слабших автомобілів та технічного забезпечення, ведуть здебільшого тактичну боротьбу на доїзд до фінішу. У той же час траси, якість яких наближалася до якості покриття танко-кросових полігонів часто зупиняла гонщиків, котрі боролися за секунди й перемоги. Некомпетентність суддів, навіть вищої спортивної влади гонок, створювала безліч проблем для тих, хто вмів користуватися правилами ралі. І все це - на "високотитулованих" змаганнях. Для прикладу можна взяти хоча б "пригоди" фірмового екіпажу "Укртатнафта", про які вже не раз писав наш журнал, і



О.Салюк: дві перемоги протягом сезону

"нульові" результати сезону для кількох відомих українських ралістів.

## До першого WRC

Перший етап чемпіонату України, ралі "Столиця" у Києві був багатообіцяючим щодо складу учасників. Починаючи з цього змагання, на ралійних трасах з'явилося чимало гонщиків, які раніше виступали тільки у кільцевих перегонах. Леонід Леонов з сином Євгеном, Леонід Протасов з сином Юрієм, Руслан Кучер і Дмитро Коркишко - ці екіпажі склали серйозну конкуренцію іншим ралістам у своїх залізкових класах. Хід гонки був цікавим. Протягом першого дня лідували Олександр Салюк-старший та Сергій Томчани на Ford Escort

групи А, другий час показували з перемінним успіхом Василь Ростоцький/Борис Донської на Mitsubishi Lancer Evo IV групи N та Андрій Александров/Іван Герман на Lancia Delta Integrale. Після першого дня Александрова зняли зі змагання за порушення легенди. Ford Салюка вийшов з ладу на другому швидкісному відрізку (ШВ) другого дня. Ростоцький очолив гонку і фінішував зі значним відривом, однак після фінішу його дискваліфікували через помилкове тлумачення офіційними особами змагання регламенту ралі. Цікавий збіг, але помилка була зроблена на користь киян. 80 очок доля присудила екіпажу Валентин Марчук/Леонід Косянчук, що на деякий час зробило їх лідерами чемпіонату. Та цього випадкового результату Валентин Марчук так і не зміг покращити протягом сезону - гонщику більше не вдалося фінішувати. А Леонід Косянчук вчасно змінив пілота, і разом з Олександром Салюком-старшим впевнено прямував до перемоги в абсолюті серед штурманів. Тільки одна поломка автомобіля на останньому етапі позбавила його чемпіонського титулу.

Другий етап, ралі "Росава-99" у Білій Церкві, особливого впливу на результати чемпіонату не мав. Перемога Олександра Бойченка і Дмитра Бекаревича, екіпажу шинного заводу "Росава", була закономірною і приємною для місцевих шанувальників.

Команда АТ "Укртатнафта" не брала участі в гонці (у той час вона виступала в європейському чемпіонаті), інші потенційно сильніші гонщики не змогли справитися з погано підготованою, "вбивчою" для підвіски трасою.

## Програмована інтрига

Третій етап, ралі "Куяльник-99", став переломним не тільки для сезону, але, напевне для всього українського автоспорту. Фірмовий екіпаж "Укртатнафта" у складі чемпіона України Василя Ростоцького та його нового штурмана ірландця Майкла Орра виступив у змаганні на автомобілі Ford Escort WRC. Перед гонкою екіпаж провів спільні тести з легендарним автогонщиком, чемпіоном світу 1984 року Стігом Бломквістом. А на змаганні, крім української команди механіків, з автомобілем працювала тюнінгова фірма "MLP". Результати європейського підходу до ралі вражали. На кожному швидкісному відрізку Василь Ростоцький обганяв найближчого суперника на 10-15 секунд. Світовий ралійний автомобіль та знаменитий "бломквістівський" стиль водіння - важко сказати який з цих факторів відіграв більшу роль. Але факт залишається



Р.Железно/В.Разіграєв: віце-чемпіон України



**Фактом:** триразовому чемпіону України вистачило кількох ралі й тижня тестів з професійним ралійним "вчителем", щоб освоїтися з принципово новим автомобілем, на вивчення якого переважно йдуть роки. Трагікомічна дискваліфікація екіпажу "Укртатнафта" в кінці

фінішували. Екіпаж "Укртатнафта" - Василь Ростоцький і Майкл Орт демонстрували чудеса швидкості, значно випереджаючи конкурентів. Але на одному допі типу "танковий полігон" їхній автомобіль сів на "живіт" й гонщики втратили кілька

що організатори не використали швидкісний відрізок "Козачі лагера", на який, звичайно припадала найбільша кількість обірваних приводів та вивернутих ступиць. Екіпаж "Укртатнафта" не міг не виграти цього ралі, тим більше, що генеральним спонсором змагання було АТ

Олександр Салюк-старший, третім - Руслан Железко. Інтрига "III Укртатнафта ралі Карпати '99", останнього етапу чемпіонату, який відбувся у Львові, нічим не поступалася інтризі всього сезону. Організатор, фаворит та лідер змагання, Василь Ростоцький разом зі

**В.Ростоцький:**  
останнє ралі  
перед  
тріумфальним  
походом WRC



гонки в принципі вже нічого не міняла. Василь Ростоцький та Майкл Орт, не маючи жодного очка, стали основними претендентами на чемпіонські титули. Перемога у змаганні дісталася Руслану Железку та Валерію Розиграєву. Для криворізьких гонщиків 60 очок були першою сходинкою до титулів віце-чемпіонів України з ралі.

"Ралі-Дніпро Гран-Прі" проводиться вдруге, й минулого сезону воно стало переломним для багатьох екіпажів, які до того з тих чи інших причин не змогли фінішувати раніше. На жаль, цього сезону сенсацій не було. Організатор змагання, Валерій Разумовський зі штурманом Юрієм Ростоцьким вибули з боротьби на першому ж допі. З іншого боку, третє місце в ралі посіли Андрій Александров та Іван Герман, що, стало найбільшим їхнім досягненням цього сезону. Валентин Марчук, знову з Леонідом Косянчуком, намагалися підтвердити своє становище у чемпіонаті на старенькому Renault 19, але з технічних причин не

хвилин. Так, програвши за гонку лише цей злощасний ШВ, спортсмени поступилися перемогою Олександрю Салюку-старшому та Олександрю Мурзіну, посівши друге місце.

Ситуація повторилася на ралі "Стара фортеця" у Кам'янці-Подільському. Знову перемогою команду "Укртатнафта", неточне "приземлення" після стрибка - і поломка ступиці. Переможцем ралі став Олександр Салюк-старший, другим фінішував його син Олександр Салюк. А Василь Ростоцький дякував Богові за те, що поломка на змаганні з коефіцієнтом 1 врятувала його від каверз бракованої деталі на ралі "Чумацький Шлях-99" з коефіцієнтом 4. Адже тепер, щоб стати чемпіоном вчетверте, Ростоцький мусив виграти дві гонки поспіль. Без варіантів.

## Професійна гра

"Чумацький Шлях" ніколи не був легким змаганням. Гонщиків дуже порадувало те,

"Укртатнафта". Гонщики прекрасно провели гонку. Тільки одного разу погана робота підвіски Ford Escort WRC дозволила Андрію Александрову на секунду випередити Василя Ростоцького. На інших допах останній збільшував відрив від суперників як мінімум на 10 секунд. Врешті - блискуча перемога, з 4-хвилинним запасом. Другим фінішував

штурманом Майклом Ортом все своє вміння, увесь досвід довгого і славного сезону присвятили вирішальній перемозі. Основним конкурентом екіпажу "Укртатнафта" знову був екіпаж киянина Олександра Салюка-старшого, символічної постаті "старої гвардії" українського автоспорту. Їхній поєдинок також став символічним. ▶



**Л.Протасов:**  
"кільцевини"  
шукали в ралі  
"порятунок" від  
свого чемпіонату,  
тобто від його  
відсутності





► Те, до чого десятиліттями еволюційно йшов світовий автомобілізм, увірвалося до українського ралі в кольорах "Укртатнафти". Протягом цілого сезону бюрократично-слабка система вітчизняного чемпіонату відчайдушно змагалася з новим і невідомим. І сталося те, що мало статися. Беззаперечна перемога Василя Ростоцького та Майкла Орра - і повна драматизму поразка Олександра Салюка й Леоніда Косянчука. Екіпаж "Укртатнафта" впевнено вигравав один швидкісний відрізок за другим. А київський екіпаж тільки на один доп став лідером ралі - внаслідок помилки у виборі гуми для Ford

Escort WRC команди-фаворита. Однак автомобіль киян не витримав такого напруження, гонщики зійшли з дистанції, а Василь Ростоцький швидко надолужив втрачене. У результаті - ще одна блискуча перемога і новий чемпіонський титул. Криворізький екіпаж Руслан Железко/Валерій Розиграєв посів третє місце у ралі, що дозволило спортсменам стати віце-чемпіонами України.

## Найвищий титул

АТ "Укртатнафта" кілька років поспіль є головним меценатом українського

автомобільного спорту. І вкладені кошти не витрачені даремне. Під прапором "Укртатнафти" ралійний чемпіонат України переживає період оновлення, наближається до кращих зразків професійного автоспорту. Команда "Укртатнафта", Василь Ростоцький та Майкл Орр довели, що економічні умови, історичні традиції й національні особливості вітчизняного ралі не можуть завадити прогресу команди й гонщиків, які хочуть і вміють працювати. Четвертий чемпіонський титул Василя Ростоцького - нагорода не тільки за майстерність на

трасах. Це нагорода за безцінний вклад у розвиток українського автоспорту. Він показав шлях виходу з постійних "фінансових проблем" й "слабких автомобілів", на яких жило українське ралі з моменту виникнення. І заслужив титул першовідкривача. Той, котрий не зможе перевершити ніхто. ■

Тарас КРАВЧУК  
Фото В.ВАСИНЧУКА

*PS: Про те, як боролися українські ралісти за призові місця в окремих залікових класах, читайте в наступному номері "Автоспорту".*





Актуально

# Читайте регламент

Талант до написання протестів на українських ралі 1999 року стабільно програвали чимало екіпажів. Після першого етапу чемпіонату секретар Комітету ралі ФАУ Олег Петрищев в інтерв'ю "Автоспорту" заявив: "... новий сезон стане знаменитий тим, що дуже багато вирішуватиметься на папері. Зросте роль грамотних учасників, які зможуть кваліфіковано, з буквою закону у руках, зробити той чи інший протест". Було це після того самого першого ралі "Столиця", на якому екіпаж АТ "Укртатнафта" Василя Ростоцького та Бориса Донського зняли зі змагання в результаті "паперової війни". Суть протесту полягала у тому, що, відповідно до українського регламенту, екіпаж протягом всієї гонки повинен знаходитися в автомобілі. А чемпіон України висадив свого штурмана біля поста "STOP" і поїхав до місця сервісу сам.

Над цим рішенням високопоставлених чиновників ФАУ сміялася вся ралійна Європа. Однак розквіт талановитих "професійних протестів" у поєднанні з професіоналізмом офіційних осіб окремих змагань та "докладністю" регламентуючих документів обіцяє ще чимало "ягідок" у недалекому майбутньому.

Автор індивідуального регламенту "III Укртатнафта ралі Карпати '99", останнього етапу чемпіонату, провів значну роботу в усуненні багатьох прикрих недоліків відповідних документів на попередніх ралі. Скажімо, закриття чудової "теми" для протест-боротьби з автомобілями WRC - раніше до українських змагань "допускалася" лише група А та N. Це дозволяло зробити, оскільки протест відповідного змісту вже готувався в рамках "війни протестів" проти екіпажу Василь Ростоцький/Майкл Орр. Одночасно в регламенті вперше враховувався двохвилинний інтервал перед стартом гонщика з пріоритетного списку FIA, але це вже тема окремої розмови. А от подати протест аналогічний "Столичному" ви все ще можете. Водіям фізично доведеться висаджувати штурманів на "STOP", як, в принципі, робили вони від початків ралі. На жаль, формулювання

В українському ралійному чемпіонаті виступають автомобілі чотирьох залікових класів. Мабуть тому розповідь про боротьбу гонщиків на цих авто завжди викликала труднощі у представників засобів масової інформації. А поява першого автомобіля WRC створила проблеми навіть для відповідних органів Автомобільної федерації України. Протягом половини сезону світовий ралійний автомобіль не був передбачений регламентуючими документами змагань.

## Кожному - своє місце

Звичайно, рано чи пізно Україні доведеться позбутися традиційної системи поділу автомобілів на залікові групи. Але це не означає, що розібратися, яка машина є найкращою і чому гонщика, що фінішував передостаннім, теж вважають переможцем, стане простіше.

Світова система класифікації учасників також є вельми складною. Почнемо з азів. Усі ралійні автомобілі поділяють на дві групи, N та A, які включають вісім класів, з першого до восьмого, по чотири на кожну. Фактично, групи дублюють одна одну з точки зору загальних технічних характеристик - різниця полягає лише у рівні підготовки автомобілів до змагань. Поділ на класи проводиться, насамперед, за робочим об'ємом двигуна.

**N4, A8** (включаючи WRC). Об'єм двигуна до 3500 куб. см (без турбонаддуву) або до 2 л (з наддувом). Переважно



Mercedes-Benz E190

автомобілі мають привод на всі колеса, хоча є і винятки: наприклад, на "ADAC Дойчланд ралі" Уве Ніттель виступав у цьому класі на задньоприводному Mercedes E190 з 2,3-літровим компресорним двигуном. Мінімальна вага - 1230 кг. Якщо ж кубатура мотора вища за встановлені норми, автомобіль завантажують додатковим тягарем (скажімо,

той самий Mercedes E190 чи Audi Coupe S2). Крім того, це єдина категорія, де дозволено використовувати турбодвигун і повний привод. Існує також допустима межа потужності - обмежувач повинен спрацьовувати на позначці 300 к. с.

**N3, A7.** Атмосферний двигун з робочим об'ємом до 2000 куб. см. Привод на одну вісь. Мінімальна вага - 960 кг.



Ford Focus WRC: з FIA краще не жартувати



Mitsubishi  
Lancer Evo IV  
(група N)



**N2, A6.** Атмосферний двигун з робочим об'ємом до 1600 куб. см. Мінімальна вага - 880 кг.

**N1, A5.** Атмосферний двигун з робочим об'ємом до 1400 куб. см. Мінімальна вага - 790 кг.

Головна вимога до фірм-виробників - так звана омологация: реєстрація і затвердження в FIA всієї необхідної технічної документації на конкретний автомобіль, на базі якого створюються його ралійні версії. Причому, готуючи спортивну техніку, не можна порушувати затверджені параметри, інакше це загрожує покаранням. Свіжий приклад: пригоди Ford Focus WRC на початку сезону. Під час "Ралі Монте-Карло" команду "пов'язала" технічна комісія через невідповідність водяних помп омологованому зразку, а Коліна МакРея, який фінішував третім, дискваліфікували. Найгучніший скандал

вибухнув у 1995 році - тоді вираховували махінації "Тойоти" з системою турбонаддуву. Все закінчилося дворічною дискваліфікацією. Хоча, цей час не минув даремне - з'явилась можливість спокійно, не відволікаючись на дрібниці, зосередити свої зусилля на створенні Toyota Corolla WRC.

**Група N.** Це серійний автомобіль, який має бути випущений у кількості не менше 2500 шт. Готуючи його до змагань, дозволено допрацьовувати кузов, систему випуску, налаштувати підвіску, замінювати амортизатори, перепрограмувати бортовий комп'ютер, що керує двигуном.

Заборонено міняти гальмівну систему (можна тільки замінити гальмівні колодки), конструкції двигуна, коробки передач та її передаточні числа, геометрію підвіски.

Деякі "привілеї" має клас N4. Він виник з так званої "омологаційної серії", завдяки якій виробник отримує право перейти до вищої групи A. Свого часу це призвело до появи унікальних серійних автомобілів: Lancia Delta HF Integrale, Ford Escort RS Cosworth, Toyota Celica GT-Four, Mitsubishi Lancer Evo. Вони, як і їх ралійні брати, оснащені двигуном з турбонаддувом і приводом на всі колеса.

**Група A.** Дозволено набагато серйозніші переробки - спортивна підвіска, що відрізняється від серійної, спеціальна гоночна коробка передач. Можна міняти конструкцію двигуна: інше співвідношення діаметра циліндра і ходу поршня, збільшення кількості обертів, використання високотехнологічних матеріалів (композити та спеціальні сплави)... ▶

"протягом всього змагання" зникло. А то можна було б опротестувати спроби екіпажу вийти з автомобіля під час сервісу, під час регрупінгу і двозначно трактувати вимогу про недоторканість автомобіля у закритому парку.

Далі все ще простіше. Подивіться на ідентифікаційні карти суперників. На них повинні бути "недавні фотографії". У молодості - сила, але звичайно впізнати молодшого на 10-20 років гонщика на фото типу "з сімейного архіву" буває важко.

Емблеми ралі, які мають бути наклеєні ззаду автомобіля, зустрічаються дуже рідко. Тому, перед написанням протесту, переконайтеся, чи самі виконуєте регламент. Тим більше, що супернику це загрожує тільки грошовим штрафом. І взагалі, для чого нам ці емблеми, для чого популяризація ралі й залучення спонсорських коштів, чи не так? Ви колись чули, щоб офіційні особи ралі пеналізували когось з цього приводу?

Екіпаж несе повну відповідальність за записи у своїй контрольній карті й, звичайно, виконує все дуже старанно. Але тут вам допоможуть українські судді. Вони й час запишуть не там, де слід, й сторінки переплутають, як це було в Одесі з екіпажем "Укртатнафта".

Самостійно ви можете зайнятися такою невдячною справою як визначення "ненормально повільної швидкості" руху автомобіля суперників між вхідним знаком зони пункту контролю часу і контрольним постом. Адже те, що для когось є "ненормально повільним", для іншого може бути швидкістю проходження спеціального відрізка!



Звичайно, список подібних "порад" можна продовжити до нескінченності. І порівняно зі знаменитим "ходінням штурманів" кожна з них виглядає дуже розумною. Навіть рекомендація виконати репродукцію державного прапора України на задньому склі автомобіля шрифтом "гельветика жирний". Слабо? Читайте регламент ралійних змагань. Тільки обережно: за цим заняттям можна не помітити, як хтось із суперників порушить легенду, зробить зрізку чи причепить додатковий двигун до заднього спойлера. ■

Лариса ЧАЙКОВА

У грудні 1999 року трагічно загинули феоодосити **Олександр Сосновіков** та **Михайло Бочаров**.

Олександр Сосновіков - багаторазовий чемпіон України з автокросу на автомобілях багі. Михайло Бочаров розпочав виступати на кросових змаганнях у сезоні 1999 року. Автогонщики їздили за "Команду Володимира Фіалковського" і були володарями Кубка України з кросу 1999 року.

Колектив журналу "Автоспорт", Автомобільна федерація України, вся автомобільна спільнота сумують з приводу передчасної втрати і висловлюють співчуття родинам та близьким померлих.

...  
*Як забути?  
Шляхи ти міняв  
На нестримані траси,  
А свободу -  
На ризику й швидкості  
Ранений хміль.  
Перемоги  
Не визнають влади  
Ні кулі, ні часу,  
Та залишеться біль:  
Всім, хто вірив,  
Залишеться біль.*





► Однак, обов'язковим є дотримання однієї умови: автомобіль групи А за своєю конструкцією загалом має співпадати з базовою серійною машиною. Тобто, щоб отримати право зареєструвати автомобіль у класі А8, базова серійна модель теж повинна мати повноприводну трансмісію і двохлітровий двигун з турбонаддувом. Поява класу N4 зобов'язана, переважно, саме цим вимогам. Часто з першого погляду важко відрізнити N-груповий автомобіль від його А-аналога.

**WRC** (World Rally Car). Найліберальніша категорія: за технічними параметрами належить до класу А8, однак зміни допускаються максимальні. Не обов'язковою є наявність у базового автомобіля приводу на всі колеса і турбодвигуна. Можна готувати спортивний мотор, що не має серійного аналога. Завдяки цьому WRC має дуже мало спільного з базовою моделлю, а для його омологатії достатньо випустити мінімальну серію з 25-ти машин.

При цьому, розміри WRC

суворо регламентовані - довжина не менше 4000 мм, а ширина - рівно 1770 мм. Найпоказовіші приклади: Toyota Corolla WRC, Peugeot 206 WRC, Seat Cordoba WRC.

**Kit car.** Окрема категорія автомобілів групи А з атмосферним двигуном до 2000 куб. см і приводом на одну вісь. Можна готувати для кожного з трьох класів: А5, А6 і А7.

Ці автомобілі створюються на спецзамовлення. Причому збираються чи не поштучно, що і стало приводом для їх назви. Якимось деталями

відрізняються від омоологованого зразка: інша конструкція двигуна, розміри (скажімо, у kit car допустима ширина складає 185-188 см) та аеродинаміка. Однак, подібні зміни можуть бути внесені тільки за одностайної згоди конкурентів - виробників ралійних автомобілів такої ж категорії. Загалом, kit car посідають приблизно таке ж становище у своїх класах, як і WRC в А8. ■

Олександр  
МАРКОВИЧ



Opel Astra  
Kit car



Subaru Impreza WRC -  
єдиний WRC, який має  
N-груповий аналог



# Український ірландець

**З**гаданий факт, оригінальний для Сполученого Королівства, показовий для нашої країни. Майкл Орр, який мало не випадково потрапив в українську команду, став символом інтеграції нашого автоспорту у світовий. Зрозуміло, ірландський хлопчисько, котрий їздив в одному автомобілі з Юохо Канкуненом та Арі Ватаненом і працював координатором в "M-Sport", тестуючи Ford для Коліна МакРея, є сенсацією в ралійній Україні. Але для чого Майклу було їхати з благодатної для молодих ралістів Великобританії в далекі слов'янські землі?

- *Справді, в ралійному чемпіонаті Англії роблять собі ім'я багато молодих гонщиків з різних країн. Але потрапити у професійну команду, а особливо в бойовий екіпаж, дуже непросто. Тому коли на змаганні у Польщі я познайомився з Василем Ростоцьким і він запросив мене ітурманом, це був величезний шанс. Виступи на автомобілі WRC у чемпіонаті України та Європи - хороша можливість набиратися досвіду, якого не здобув би в моєму віці за інших обставин.*

Українські автогонщики зустріли Майкла з ентузіазмом. На ньому кожен міг випробувати свої знання англійської мови та перевірити уявлення про

професійний рівень західних спортсменів. Крім того, всіх цікавило скільки української горілки зможе випити англійський штурман. Але на такі відверті провокації він не піддавався.

- *В Україні мене найбільше вразили люди. Всі дуже доброзичливі і гостинні. Багато гонщиків хочуть займатися ралі й їздять, незважаючи на ті обставини, у яких перебуває країна. Василь Ростоцький зібрав у себе хорошу команду, з якою було приємно працювати. Тому зараз враження найкращі, і я думаю, що матиму можливість довідатися про вашу країну ще більше.*

Про Майкла в Україні знали також небагато. "Власний код", завдяки якому пілот та штурман (через незнання мови одне одного), спілкувалися в автомобілі, виявився дуже ефективним на шляху до вищого ралійного титулу в нашій країні. Але для розмов з натовпом шанувальників Майклу його було недостатньо.

- *Я закінчив університет за спеціальністю інженер-архітектор, хоча насправді завжди мріяв виступати в ралі, як мій старший брат Ноель. Тому, закінчивши навчання, одразу забув про свою професію. З'явилась можливість попрацювати в команді "Форд" - і я провів там два роки, перш ніж познайомився з Василем Ростоцьким. Тоді обличив "M-*

*Sport" і перейшов до фірмової команди "Укртавнафта". Мені завжди хотілося бути професійним гонщиком. Тому вільного часу для якогось хобі практично немає, я постійно коло автомобілів. Тут мої захоплення, мої авторитети. Сподіваюся, що працюючи разом з класними професіоналами - ітурманами й водіями - я перейму щось від них і теж стану хорошим гонщиком.*

Для Оррів автоспорт є сімейною справою. І останній сезон був особливо вдалим, оскільки закінчився таким оригінальним чемпіонським "дублем". В кінці року шанувальники очікували на зустріч двох братів на англійському етапі чемпіонату світу. Однак з певних причин українська команда не змогла взяти в ньому участь. Тому Майкл не потрапив на четверте RAC Rally у своїй кар'єрі.

- *Тричі виступав на цьому ралі ітурманом. Воно справді одне з найсерйозніших, найважчих і найдовших у світі. Старт рано-вранці, а фініш - пізно вночі. Це справжній тест на витривалість для водіїв, ітурманів і команд. На тренуванні можна здійснити тільки два проїзди трасою. Водії - пізно вночі. Це справжній тест на витривалість для водіїв, ітурманів і команд. На тренуванні можна здійснити тільки два проїзди трасою. Водії - пізно вночі. Це справжній тест на витривалість для водіїв, ітурманів і команд.*

*Наприкінці ралійного сезону 1998 року Майкл Орр привернуло незвичайне досягнення - став першим ірландцем після 20 років виступів у ралі. А молодший, Майкл, - першим українцем - фірмовим гонщиком AT "Укртавнафта".*





# ий ірландець

Наприкінці ралійного сезону 1999 року в Англії увагу шанувальників автоспорту та преси привернуло незвичайне досягнення братів Оррів. Старший, Ноель, разом з Кенні МакКінстрі став першим ірландцем після 25-річної перерви, що завоював титул Mintex чемпіона Англії з ралі. А молодший, Майкл, - першим ірландцем, який здобув титул чемпіона... України разом з фірмовим гонщиком АТ "Укртазнафта" Василем Ростоцьким.







Kenny McKinstry and Noel Orr, the UK Mintex champions



Vasyl Rostotsky and Michael Orr, the Ukrainian champions

# Brother, that's champion

## Orr boys bring home rally title double

MOTORSPORT  
SAMMY HAMILL

CHAMPIONS Orr what?

Bangor brothers Noel and Michael Orr have turned up a unique winning double. They are the national rally co-driver champions of the United Kingdom — and the Ukraine!

It was elder brother Noel who guided fellow Ulsterman Kenny McKinstry to a first success in the UK Mintex series while Michael was away in the old Soviet Union



Winning duo: Brothers Noel (left) and Michael Orr from Bangor. Picture by Peter Morrison

Ukrainian championship. His travels took him to five events in the Ukraine and to rounds of the European championship in Germany.

Malcolm Wilson, doesn't speak English he explains. "I was asked to go to Poland to help out with another Ford team, MLP and that's what I had been as

"Apparently I am the first foreigner to win any Ukrainian national sporting title." Brother Noel, meanwhile, was commuting across the Irish Sea with former Irish Tarmac champion McKinstry to tackle the UK series in their Subaru Impreza.

It is history now that they clinched the title back in August with a round to spare, the first Irish crew to win a British championship since Billy Coleman 25 years ago.

And at the weekend Kenny and Noel returned to home soil to score an end-of-season win on the Toshiba Rally.

A memorable year for the Orr brothers will climax next week on Britain's round, the World ch

перед RAC Rally. А історію можна назвати швидше дивною. Отож, я вперше мав їхати швидкісний відрізок з Юхою Канккуненом - ми робили деякі тести для "Форда". До цього сидів тільки на задньому сидінні його автомобіля і завжди вважав, що він - найкращий водій, якого коли-небудь знав. Їздити з ним було легко й безпечно, навіть паски безпеки можна не перевіряти додатково. Словом, я захоплювався Канккуненом, та й зараз думаю, що він чудовий гонщик. Але тоді ми проїхали тільки 100 метрів дона, як автомобіль вилетів з траси, кілька разів перекинувся, і боком завис між деревами. Таке було перше ралійне враження від чемпіона світу - ми вилазили через розбите вікно з мого боку автомобіля, допомагаючи одне одному.

Наступного сезону фірмова команда "Укртатнафта" ставить перед собою дуже серйозні завдання: не тільки виграти чемпіонат України, але й посісти призове місце у чемпіонаті Європи, заявити про себе у чемпіонаті світу. І, як звичайно, перед початком сезону, залишилися клопоти з

вибором автомобіля, сервісної фірми, пошуком нових фінансових партнерів. Але Майкл впевнений, що він працює з командою, яка зможе досягнути найвищого результату.

- Говорити про те, який автомобіль є найкращим для ралі можна тільки вирішуючи проблему комплексно. Скажімо, мені подобається Subaru WRC тому, що вона динамічніша зовні і, згідно з дослідженнями, є дуже витривалою. Насправді ж між "світовими ралійними" автомобілями різних фірм різниця не така вже й велика. Вибирати машину варто виходячи з її ціни, спонсорської підтримки, сервісу. Я знаю, що в команді "Укртатнафта" оберуть найкращий варіант. Взагалі, в українській команді мені сподобалася одна річ. Вони не хочуть усього одразу. "Бос", Василь, вміє чекати і будувати все поступово. Його плани розраховані на кількарічну працю. У цьому випадку хороший результат є справді реальним. ■

Софія МАРКОВИЧ

Фото В.ВАСИНЧУКА

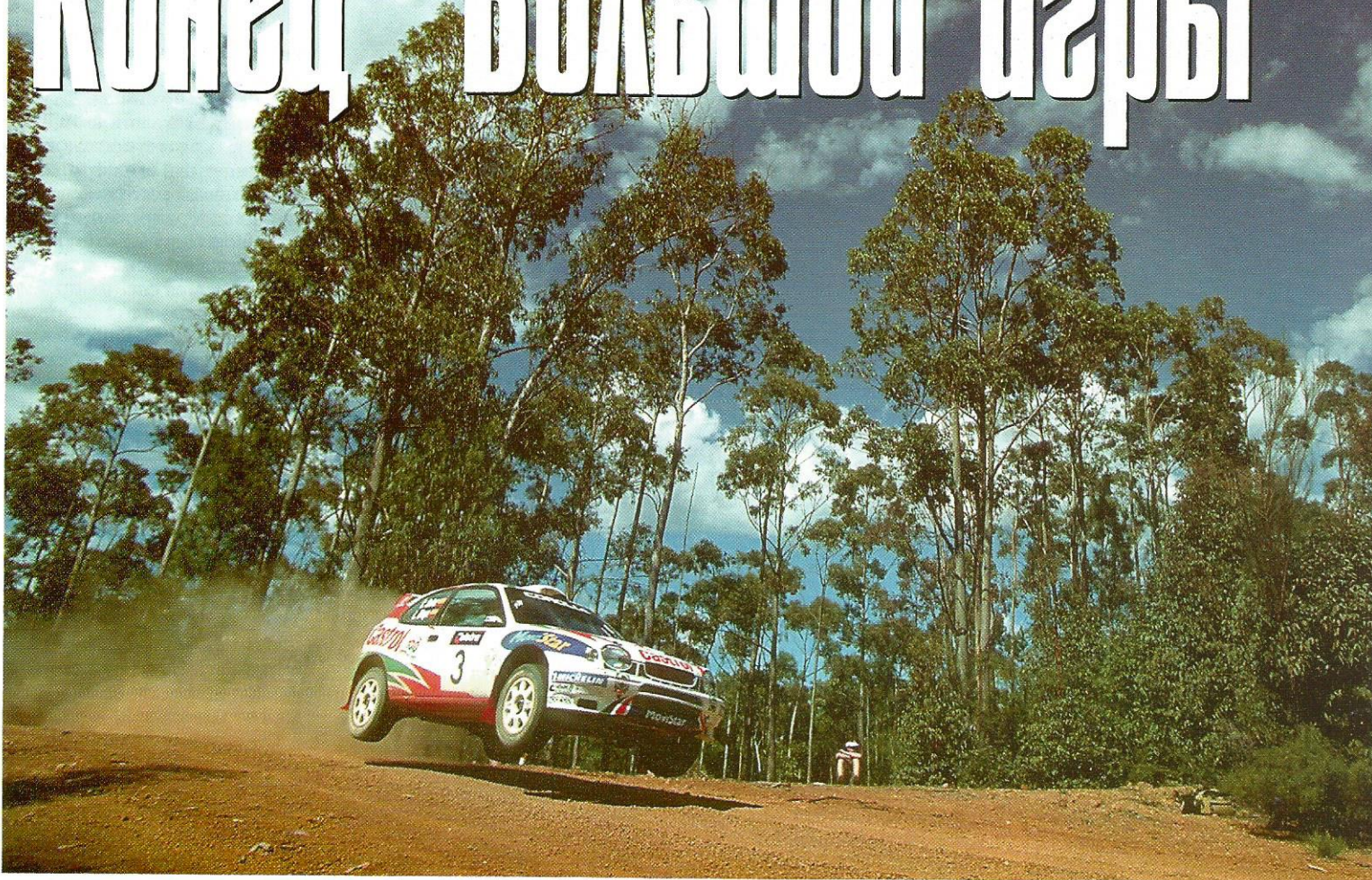
Переклад Андрія МАРУТЯКА



М.Орр та С.Бломквіст



# Конец "Большой игры"



*Вопреки надеждам, все решилось в предпоследней гонке сезона, в которой досрочно определились чемпион мира и обладатель Кубка производителей. Тем не менее, события на "Ралли Австралии" развивались самым увлекательным образом...*

**Н**есмотря на то, что ожидался захватывающий поединок между Томми Мякиненем и Дидье Орионом за чемпионский титул, за два дня до начала соревнований в центре внимания оказался Карлос Сайнс. "Форд" возродил звездный дуэт Сайнс-МакРэй, вознесший в 1994-1995 годах "Субару" на вершину мирового ралли. Было забавно читать, как испанский гонщик в различных интервью рассказывал о своих совместных выступлениях с Колином, об их прекрасных взаимоотношениях... Лукавил Матадор, несомненно, покривил душой! Невозможно забыть тот позор на "Каталунье" в 1995 году! Тогда лидировавший МакРэй, вопреки приказу команды, не снизил скорость, а после последнего спецучастка демонстративно получил минутный штраф, что сделало

Сайнса победителем. Вряд ли стоит рассчитывать на идиллию в "Форде"... Похоже, австралийцы намного превосходили всех в стремлении превратить раллийные соревнования в настоящее шоу - было запланировано три парные гонки в Лэнгли-Парке на трассе длиной 2,2 км: в четверг во время церемонии открытия, а также в конце первого и второго дней. И болельщики не остались разочарованными - менее пятнадцати тысяч зрителей в Лэнгли-Парк не приходило... В пятницу гонщикам дали возможность, как говорится, втянуться, войти во вкус - протяженность каждого из первых трех допов превышала семь км. Ориоль принялся ковать железо, пока горячо - выиграл три спецучастка подряд и стал лидером "Ралли Австралии". Ненамного от француза отстал МакРэй - шотландцу не терпелось прервать свою "нулевую"

серию: ни одного набранного очка после майского "Тур де Кор"!

Как известно, стартовать одним из первых на Зеленом континенте невыгодно - такой экипаж занимается, главным образом, расчисткой трассы

**"Томми провел великолепный сезон!"**  
ЭНДРЮ КОУЭН, ДИРЕКТОР "МИЦУБИШИ"

для своих соперников, а сам теряет уйму времени. В этом году организаторы наконец вняли многочисленным жалобам гонщиков и применили новинку: первые шестнадцать автомобилей стартуют в обратном порядке. Чемпионат закончился на СУ6 "Эткинс", когда Ориоль вылетел с трассы. Сложилось такое впечатление, что в Toyota Corolla WRC француз

возникли какие-то неполадки с рулевым управлением - автомобиль на прямых отклонился влево, и Дидье приходилось постоянно дергать рулем в попытках удержаться на истинном пути. В результате, машина не ▶

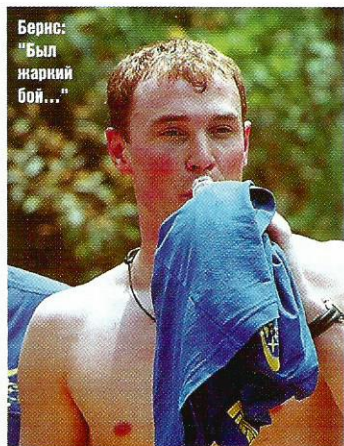


Чемпион в стране кенгуру





"Субару" - начало нового восхождения?



Бернс: "Был жаркий бой..."

► вписалась в правый поворот и была остановлена нехотая подвернувшимся деревом. Нечто подобное произошло на предыдущем допе с Юхой Канкуненом...

Какое-то время на первой позиции покрасовались МакРэй и Мякинен, но тридцатикилометровый

спецучасток "Хелена" расставил всех по местам. Серия проколов у шотландца и финна - и впереди с солидным отрывом от остальных соперников очутились Сайнс с Бернсом.

Принято считать, что самым "прыгучим" является финское ралли, однако австралийские трамплины заслуживают отдельного рассказа. По аналогии с легкой атлетикой, можно сказать, что в стране Суоми прыгают в длину, а на Зеленом континенте - в высоту. Автомобиль взлетает куда-то под облака, возвращается и приземляется в считанных метрах от "стартовой площадки"... В субботу утром такой полет на допе "Мюррей Пайнс" мог стать последним в жизни Колина МакРэя и Ники Греста. Как Колин позже признался, он попросту не успел переключиться с шестой на

передачу пониже, и автомобиль на скорости почти 160 км/ч угодил в какую-то ямку и почти в то же мгновение "стартовал" с трамплина. Та злосчастная ямка привела к тому, что руль буквально выбило из рук пилота и машина стала совершенно неуправляемой. Авария была чудовищной - Ford Focus WRC начал разворачиваться в воздухе, неуклюже приземлился и рикошетом отскочил прямо в лес. Когда взметнулся султан пыли и песка, показалось, что в кусты рухнул не раллийный автомобиль, а небольшой реактивный самолет. Ford выглядел ужасно - полностью снесенный передок, вырванное с мясом переднее колесо... Шотландско-валлийский экипаж, не в пример своей машине, находился в гораздо более сносном состоянии - всего лишь ушибы и царапины.

Начиная с СУ9 и до самого финиша, допы выигрывали только два пилота - Ричард Бернс и Карлос Сайнс. Оба дуэлянта дрались насмерть - никто не мог оторваться друг от друга более чем на несколько секунд. Зато их преимущество над державшимся третьим Мякиненом росло как снежный ком. Впрочем, финн особенно не рвался в бой - он скрупулезно придерживался плана на данную гонку и старался удержаться в лидирующей тройке, что автоматически делало его четырехкратным

чемпионом мира.

Порадовал Тони Гардемайстер - молодой гонщик "Сеата" пробился на пятое место и понемногу сокращал свое отставание от Фредди Луиса. Однако все его достижения перечеркнул отказ трансмиссии на знаменитом "Уэллингтон Дэм" (45,42 км), потом последовал двухминутный штраф за опоздание на контрольный пункт - потеря времени составила более 25 минут.

В последний день было только четыре спецучастка, и три из них прошли в Баннингс Форест. Сайнс предпринял отчаянную попытку догнать Бернса, которая едва не увенчалась успехом: испанец выиграл СУ20 "Баннингс Уэст" и сократил отставание от англичанина до секунды. Ответный ход Бернса оказался просто сокрушительным - на СУ21 "Баннингс Норт" его преимущество составило почти 11 секунд! Решающим стал предпоследний доп "Баннингс Саут" - хотя Карлос и показал лучшее время, но Ричард отстал только на десятую секунды...

Поединок завершился тройным успехом - "Субару" одержала четвертую победу в сезоне, "Тойота" стала обладателем Кубка производителей, а Томми Мякинен был в четвертый раз подряд увенчан лаврами чемпиона мира... ■

Павел СКОБЛЕНКО

**"Ралли Австралии"**

1. Бернс (Subaru Impreza WRC 99) 3:44.31,5 (1.W)
  2. Сайнс (Toyota Corolla WRC) +0.11,6 (2.W)
  3. Мякинен (Mitsubishi Lancer Evo VI) +4.31,4 (3.W)
  4. Луис (Mitsubishi Carisma GT) +7.32,5 (4.W)
  5. Грёнхольм (Peugeot 206 WRC) +8.01,9 (5.W)
  6. Рованлпера (Seat Cordoba WRC E2) +8.12,8 (6.W)
- W - зачет в чемпионат производителей

**Формула 2**

1. Эрикссон (Hyundai Coupe Kit Car) 4:05.58,4
2. Роуи (Renault Megane Maxi) + 0.30,7
3. Хиггинс (Volkswagen Golf Kit Car) + 4.30,1

**Победители СУ:**

Сайнс: 9,10,11,15,17,18,19,20,22,23;  
Бернс: 6,8,12,13,14,16,17,21; Ориоль: 2,3,4;  
К.МакРэй: 1,7; Мякинен: 5

**Лидеры ралли:**

СУ1: К.МакРэй; СУ2-СУ5: Ориоль;  
СУ6-СУ7: К.МакРэй; СУ8: Мякинен;  
СУ9-СУ11: Сайнс; СУ12-СУ23: Бернс



МакРэй допрыгнул...

**"Ралли Австралии", 4-7 ноября**

Общая дистанция 1424,33 км, 23 спецучастка протяженностью 395,88 км.

Стартовали 84 автомобиля (группа А - 40, группа N - 44).

Финишировали 49 автомобилей (группа А - 21, группа N - 28).

Средняя скорость победителя составила 105,79 км/ч (Новый рекорд "Ралли Австралии").

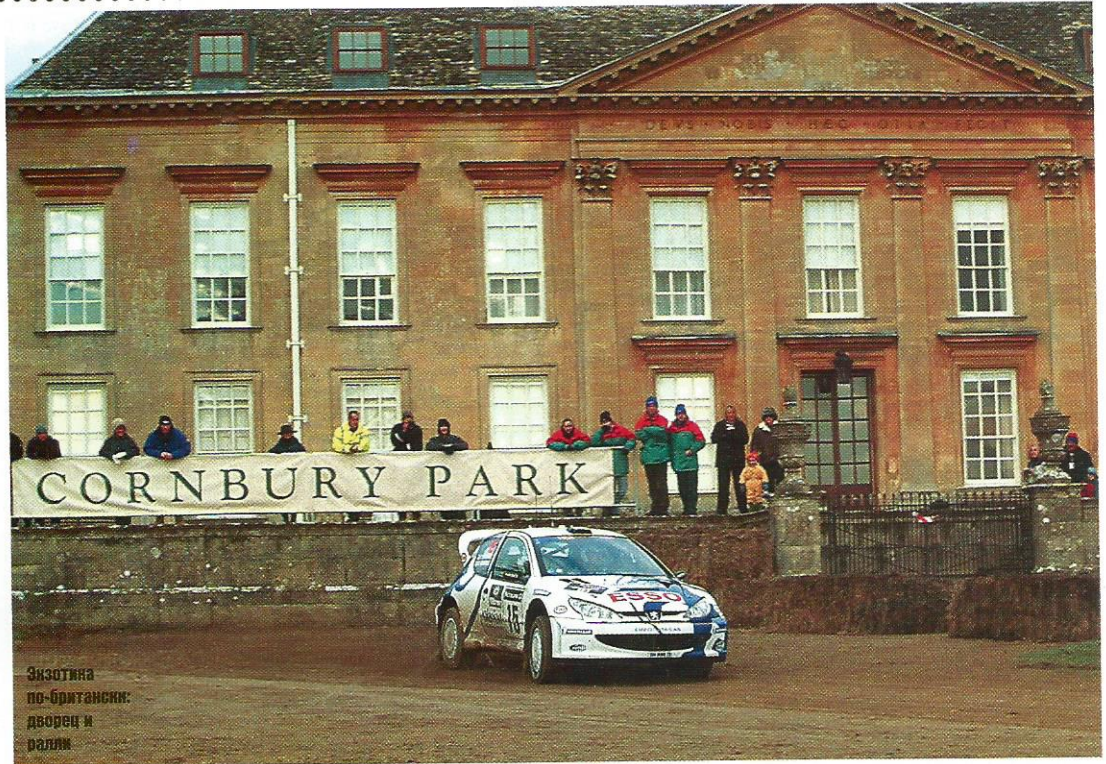


Пресса вовсю обсуждала обоих претендентов на титул раллийного короля Туманного Альбиона и с упоением цитировала их выпады в адрес друг друга. К счастью, такого накала страстей, как в Формуле 1, не было - обе стороны ограничились словесной пикировкой и обещаниями выяснить все на трассах, а не на страницах газет и журналов. Все прошло тихо и спокойно, особенно если вспомнить знаменитые войны Проста с Сенной или Михаэля Шумахера с Хиллом...

Незадолго до начала соревнований в центре внимания оказались братья Орры, добившиеся уникального достижения в истории британского ралли. Старший, Ноэль, в качестве штурмана Кенни МакКинстри, стал победителем UK Mintex Championship, а младший, Майкл, вместе с Василием Ростоким в составе фирменной команды "Укртатнафта" выиграл чемпионат Украины. К сожалению, сразиться на трассах RAC Rally братьям не довелось - по ряду причин украинская команда не смогла стартовать на британском этапе...

В этом году Network Q RAC Rally в последний раз проходило по традиционной формуле - серия коротких спецучастков для зрителей на смешанном покрытии в воскресенье и полноценная гонка в два оставшихся дня. Базовым же городом являлся Челтенхэм, известный как один из центров конно-спортивных состязаний, в котором ежегодно проходит розыгрыш знаменитого Золотого кубка по стипль-чезу... В первый день была запланирована серия парных заездов в Челтенхэме и на автодроме в Сильверстоуне, где зрители могли наблюдать борьбу от начала до конца.

Воскресную шоу-программу (7 допов общей протяженностью 35,96 км) с блеском выиграл Канккунен. Восхитили пилоты "Пежо" Делькур и Грэнхольм - на гравийно-асфальтовом "миксте" их Peugeot 206 WRC выглядели просто здорово, что принесло результат в виде второго и третьего мест. Бернс не особенно переживал по поводу четвертой позиции и восьмисекундного отставания от лидера. Англичанин



Экзотика по-британски: дворец и ралли

# Турнир в парке

*Последний этап чемпионата мира, Network Q RAC Rally, стал ареной для внутренних разборок. Англичанин Ричард Бернс и шотландец Колин Мак-Рэй стремились выяснить, кто из них является лучшим раллистом Великобритании. Кроме того, у Бернса сохранялся шанс стать вице-чемпионом...*

**"Я выжимал из своего автомобиля все возможное, а штурман уговаривал меня ехать еще быстрее!"** **МАРКУС ГРЁНХОЛЬМ**

справедливо полагал: впереди еще два дня соревнований и три с половиной сотни километров спецучастков, где может произойти все что угодно. Остальные команды выглядели бледно - запомнилась героическая атака Мякинена на забор, после которой Lancer финна убрался с места

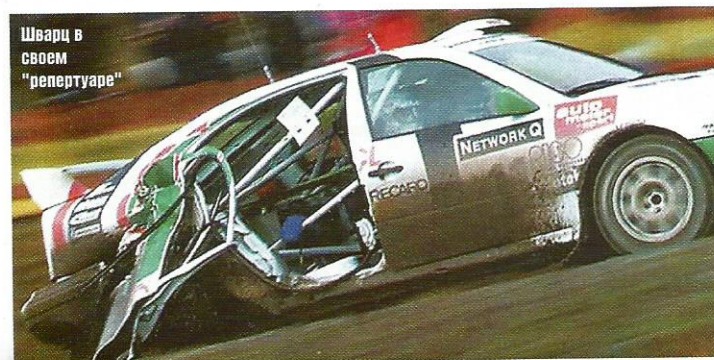
происшествия с оторванным задним бампером.

Спринтерские допы на Сильверстоуне подтвердили: по части управляемости Subaru Impreza WRC недаром считают лучшими автомобилями. Во время маневрирования между ретардерами у прочих машин колеса часто срывались в

занос - заводские же Impreza буквально проскользнули по трассе, лишь мягко раскочиваясь.

В понедельник, с самого утра, Бернс принялся наводить порядок и напомнил всем, кто здесь является хозяином, выиграв шесть спецучастков из восьми. Уже после СУ8 "Раднор" Ричард возглавил зачет ралли, а его результат на данном допе стал настоящим потрясением для соперников. Грэнхольм признался, что был очень доволен своим выступлением на "Радноре" до тех пор, пока не увидел время англичанина... Канккунен и не помышлял о лидерстве - его интересовала более насущная задача: как отбиться от настырных атак финского пилота "Пежо".

Мякинен, несмотря на свое обещание постараться выиграть Network Q RAC Rally, выступил, мягко говоря, неважно - опять умудрился где-то "впечататься" в дерево и разрушить заднюю



Шварц в своем "репертуаре"



## Network Q RAC Rally

1. Бернс (Subaru Impreza WRC99)	3:53.44,2 (1.W)
2. Канккунен (Subaru Impreza WRC99)	+1.47,3 (2.W)
3. Рованперя (Seat Cordoba WRC E2)	+4.55,3 (3.W)
4. Тьири (Skoda Octavia WRC)	+8.27,5 (4.W)
5. Луис (Mitsubishi Carisma GT)	+9.35,3 (5.W)
6. Радстрём (Ford Focus WRC)	+10.03,3 (6.W)

W - зачет в чемпионат производителей

### Формула 2

1. Хиггинс (Volkswagen Golf Kit Car)	4:15.37,0
2. Роуи (Renault Megane Maxi)	+1.10,3
3. Котолехто (Vauxhall Astra Kit Car)	+1.33,4

### Победители СУ:

Бернс: 6, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 22  
 Канккунен: 2, 3, 4, 15, 21; Грэнхольм: 1, 5, 11  
 Мякинен: 1, 7; Сайнс: 16

### Лидеры ралли:

СУ1: Мякинен и Грэнхольм; СУ2-СУ7: Канккунен;  
 СУ8-СУ22: Бернс

### Кубок производителей:

Кубок производителей:	Общий зачет:		
1. Toyota	109	1. Мякинен	62
2. Subaru	105	2. Бернс	55
3. Mitsubishi	83	3. Ориоль	52
4. Ford	37	4. Канккунен	44
5. Seat	23	5. Сайнс	44
6. Peugeot	11	6. К. МакРэй	23
7. Skoda	6		

### Кубок производителей (Формула 2):

1. Renault 104 (127)
2. Hyundai 95
Volkswagen 25

\*Фольксваген\* не попал в зачет, так как не стартовал в необходимом количестве тонок (не менее 10).



## Network Q RAC Rally, 21-23 ноября

Общая дистанция 1815,39 км, 22 спецучастка протяженностью 389,39 км.

Стартовали 160 автомобилей (группа А - 76, группа N - 84).

Финишировали 90 автомобилей (группа А - 47, группа N - 43).

Средняя скорость победителя составила 99,96 км/ч (новый рекорд RAC Rally).



Тьири - бельгийский "джокер" "Шкода"

подвеску. Этот казус отбросил финна в конец второго десятка, откуда тот и начал мучительно пробиваться в зачетную шестерку. По-видимому, не суждено Томми стать победителем в Великобритании...

Между прочим, хотя британская трасса очень похожа на финскую (гравийное покрытие, леса и парки), но есть одно весьма существенное отличие - машины редко прыгают. Казалось бы, многое совпадает - рельеф, тип покрытия, но почти все гребни и кочки автомобиль преодолевает так, как будто пришит к дороге. Только иногда можно наблюдать подскок, отдаленно напоминающий порядочный прыжок...

В течение понедельника было два серьезных инцидента. Сначала у Бернса под капотом неожиданно вспыхнул пожар - к счастью для пилота, ничего серьезного не произошло и





**“Кажется, теперь все убедились, кто из нас с Колином является лучшим...”**

**РИЧАРД БЕРНС**

двигатель не пострадал. А на ночном СУ15 очередную аварию устроил Колин МакРэй - наверно, по привычке... Шотландец не понял своего штурмана и отправил Ford Focus WRC в сторону, противоположную направлению поворота. В итоге, пострадал Ford Escort WRC Януша Кулига, вылетевшего в том же месте во время предыдущего проезда - автомобиль Колина протаранил машину поляка...

Такой отвратительной организации соревнований не было давно - постоянные пробки на дорогах, гонщики все время опаздывали на старт спецучастков, получали наказания, опротестовывали их... Достаточно сказать, что уточнение понедельничных итогов продолжалось всю

ночь и их удалось опубликовать только во вторник утром.

Последний день превратился в настоящее побоище - участники выбывали пачками. Впрочем, трасса этому способствовала - пять последних допов имели протяженность не менее 25 км. Мякинен на СУ19 “Реола 1” (30,78 км) показал второй результат и прорвался на пятое место - но двигатель не выдержал такого темпа. Тогда же Грэнхольм в попытке настичь Канкунена вылетел с дороги и сокрушил пару деревьев в парке... “Тойоты” вообще не было видно - Ориоль с трудом удерживался четвертым, что при лидерстве Бернса лишало его вице-чемпионского титула, а Сайнс после аварии не представлял

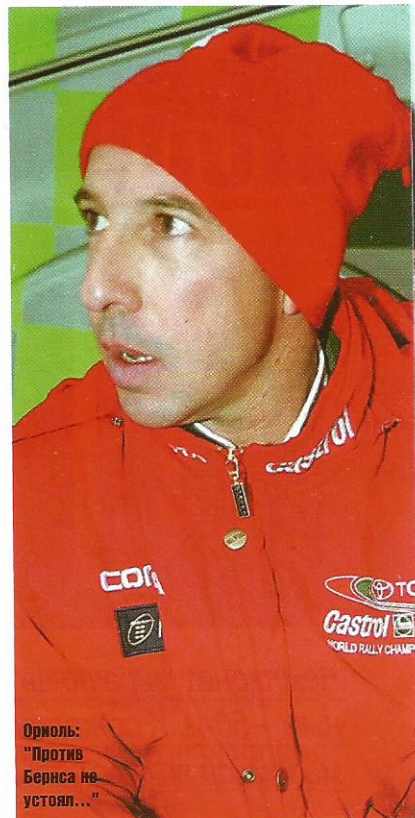
никакой угрозы... Зато хорошо выглядел Бруно Тьири, который заменил в “Шкоде” Эмила Тринера - бельгиец на малознакомой Skoda Octavia WRC сумел подняться на седьмое место.

То, что происходило на двух последних спецучастках, “Реола 2” (30,78 км) и “Маргэм” (27,54 км), напоминало кошмарный сон... Перед ними первая десятка выглядела так: Бернс, Канкунен, Рованпера, Делькур, Ориоль, Радстрём, Сайнс, Тьири, Ивэнс и Луис. Что же тогда произошло?

“Реола 2”. У Сайнса на ровном месте разваливается подвеска и испанец прекращает борьбу. Делькур и Радстрём жалуются на проблемы с коробкой передач и двигателем. Ориоль налетел на дерево, но до финиша все-таки добрался. Изменения в десятке минимальные - только Тьири, Ивэнс и Луис поднялись на ступеньку выше.

Во время переезда на старт “Маргэма” у Ориоля окончательно разрушились передняя подвеска, генератор и система охлаждения. Попытка произвести ремонт на месте своими силами ни к чему не привела - экипаж не уложился в график дорожного режима. У Канкунена заклинило сцепление, и механики умудрились так произвести ремонт, что пришлось все переделывать заново - в итоге, четыре минуты опоздания и 40 секунд штрафа. Технический директор “Субару” Мартин Лэпуорт потом долго не мог прийти в себя от изумления...

“Маргэм”. За четыре километра до финиша коробка передач у Делькура решительно забастовала - и французу пришлось перейти в разряд зрителей. У Радстрёма двигатель



Ориоль:  
“Против  
Бернса не  
устоял...”

окончательно “выдохся”, потом швед получил минуту штрафа - и пропустил вперед Тьири и Луиса. После всей этой свистопляски итоговая десятка имела мало общего с предыдущей: Бернс, Канкунен, Рованпера, Тьири, Луис, Радстрём, Паницци, эстонец Мартин, Сольберг и Кале...

Ричард Бернс попал в число тех великих, которым удавалось дважды подряд выигрывать Network Q RAC Rally - вместе с Колином МакРэем, Ханну Микколой и Тимо Мякиненом... Заодно он добился своего высшего достижения - второго места в чемпионате мира. И это не предел его возможностей - Карлос Сайнс уверен, что уже в ближайшее время Бернс станет чемпионом... ■

Павел СКОБЛЕНКО



Мякинен - повторение  
прошлогодних “подвигов”



# Невразумительный юбилей

*Чемпионат мира по автогонкам в классе Формула 1 1999 года был юбилейным – 50-м. К сожалению, прошедший под столь “круглым” порядковым номером, он принес больше разочарования, чем удовольствия...*

**В**опреки обыкновению, сезон-99 вряд ли можно записать в актив победителю – несмотря на то, что Мика Хаккинен второй раз подряд стал чемпионом, его выступление в целом не произвело благоприятного впечатления. Разумеется, часть неудач можно списать на технические проблемы и отсутствие взаимопонимания с Дэвидом Култхардом – например, отлетевшее колесо на Гран-При Великобритании или памятное столкновение в Австрии с партнером по команде. Но нельзя забывать и о грубейших ошибках финна в Имоле и Монце, когда он полностью доминировал в гонках...

Зато три гонщика провели по-настоящему великолепный сезон – Эдди Ирвайн, Хайнц-Харальд Френтцен и Ральф Шумахер. Особое восхищение вызывали достижения Френтцена, так как еще год назад казалось, что на “втором немце” можно было поставить крест – два года выступлений в “Уильямсе” не улучшили его репутацию пилота Формулы 1... Похоже, что Хайнц-Харальд наконец-то нашел “свою” команду, в которой сумел проявить себя в полной мере. “Джордан” в этом отношении оказался гораздо лучше “Уильямса”, где “Железный Фрэнк” (Фрэнк Уильямс) даже не скрывал, что три года назад Френтцена взяли на место Хилла для обеспечения сотрудничества с мотористами из “БМВ”. Зато теперь немецкий гонщик буквально преобразился – две победы, шесть финишей на подиуме и третье место в чемпионате!

Эдди Ирвайн продемонстрировал фантастическую стабильность – лишь на двух Гран-При ирландец не завоевал очков. Подобная тактика на целенаправленный доезд до финиша едва не позволила Эдди стать чемпионом мира, и только на последнем этапе в Японии Хаккинен сумел вырвать, казалось бы, утраченный титул. Между прочим, финну из минувшего сезона в актив можно занести всего три гонки – в Канаде, Венгрии и Японии, когда обстоятельства загоняли Микку в угол. В тех случаях чемпиону удавалось полностью

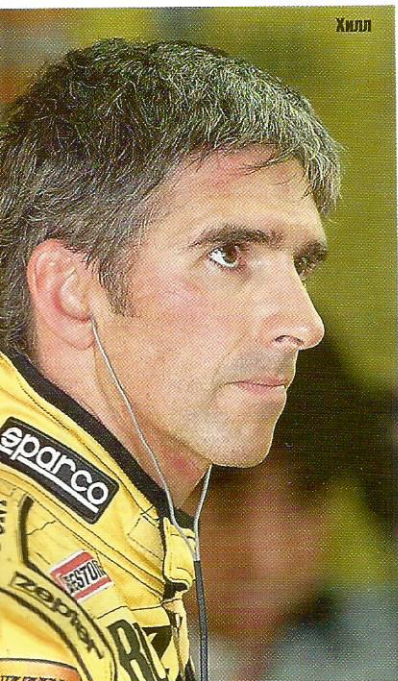
продемонстрировать все свои возможности...

В герои 1999 года следует записать еще одного немца, Ральфа Шумахера. Сейчас не осталось никаких сомнений, что младший брат Михаэля – исключительно талантливый гонщик. Его шестое место в чемпионате и 35 очков впечатляют, если вспомнить, что “Уильямс” мог похвалиться только отличным шасси, но у команды не было хорошего двигателя: нынешний Supertec не подвергался никаким серьезным улучшениям с 1997 года...

На титул наибольшего разочарования с полным правом претендуют Дэймон Хилл и Дэвид Култхард. Такого беспомощного сезона в

исполнении Дэймона никогда не приходилось видеть – как англичанин сам признался, после двух подряд аварий на старте чемпионата он начал побаиваться, как бы не угодить в серьезную переделку на трассе. Это обстоятельство постоянно давило на сознание и не способствовало удачным выступлениям. Кроме того, не исключено – серьезные аварии Зонты в Бразилии и Михаэля Шумахера в Великобритании тоже оказали свое негативное действие...

Култхард так и не сумел воспользоваться теми возможностями, которые ему давал McLaren-Mercedes – шотландец то слишком осторожно ждал на треке, то



Хилл



Френтцен





"Джордан":  
стремительный  
взлет в элиту

вдруг совершенно несклади стал агрессивным. Во многом, по вине Дэвида "МакЛарен" отдал первенство в Кубке конструкторов "Феррари"...

В чемпионате мира 1999 года было установлено одно своеобразное достижение: начиная с 1991 года, когда за победу стали давать 10 очков вместо 9, победитель ни разу не набирал меньшего количества очков - только 76... Прежний "рекорд" принадлежал Айртону Сенне, который в победном 1991 году завоевал 78 очков.

О знаменитом скандале на Гран-При Малайзии было уже сказано немало, поэтому добавить можно немного. Вина за этот инцидент

целиком лежит на Комиссии Формулы 1 в FIA - постоянные "творческие метания" и изменения регламента привели к появлению многочисленных лазеек, которыми воспользовались все, кому не лень. Например, "Феррари" удалось оправдать благодаря расплывчатым формулировкам в техническом регламенте... По ходу сезона пришлось неоднократно уточнять какие-то подробности, согласовывать их - чего только стоила та история с гибкими задними антикрыльями, попавшими под запрет после первого этапа в Австралии.

## Кубок конструкторов

**Ferrari 128** (6П, 3ПП, 5ЛК). Один из лучших сезонов "Скудерии" за последние несколько лет - впервые с 1983 года команда завоевала Кубок конструкторов. Однако все-таки осталось впечатление, что в "Феррари" никто не был заинтересован в победе Ирвайна в чемпионате...

**McLaren-Mercedes 124** (7П, 11ПП, 10ЛК). Отвратительное выступление - имея лучшее шасси и лучший двигатель, команда с большим трудом победила в чемпионате и потеряла Кубок конструкторов. Комментарий Эдди Джордана: "С такими техническими возможностями Рон Деннис должен был отмечать победу в обеих номинациях еще в августе!".

**Jordan-Mugen/Honda 61** (2П, 1ПП, 0ЛК). Благодаря Френтцену провел фантастический чемпионат - два выигранных Гран-При и третьи места в чемпионате и Кубке конструкторов. Если через год-два ирландской команде удастся найти хорошего партнера-моториста на смену "Мюген/Хонде", то "Феррари" и "МакЛарену" придется потесниться.

**Stewart-Ford 36** (1П, 1ПП, 0ЛК). Красиво хлопнул на прощание дверью - Херберт принес первую победу в короткой истории "Стюарта". По-видимому, команду ждет неплохое будущее, только уже под новым названием - "Ягуар"...

**Williams-Supertec 35** (0П, 0ПП, 1ЛК). Очевидно, его время придет через два-три года, когда наконец удастся сработаться с "БМВ" и подготовить надежный и мощный двигатель. Но главный козырь "Железного Фрэнка" - Ральф Шумахер.

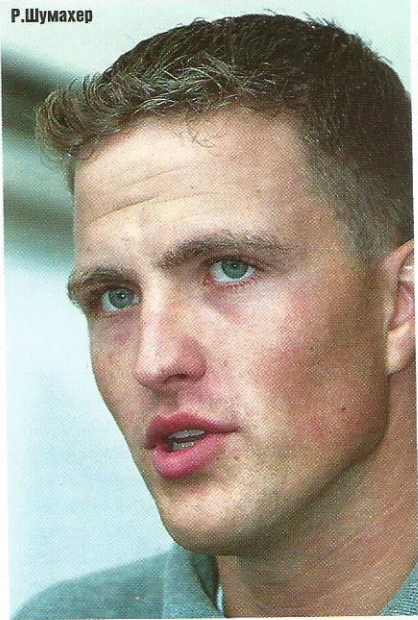
**Benetton-Supertec 16** (0П, 0ПП, 0ЛК). Постепенно опускается на дно после того, как растерял всех, кто обеспечивал ему результат: Михаэля Шумахера, Флавио Бриаторе, Росса Брауна, Рори Бирна. Теперь усилий Физикеллы недостаточно, чтобы пробудить команду от спячки...

**Prost-Peugeot 9** (0П, 0ПП, 0ЛК). Немного улучшил свои результаты, но все-таки это не то, чего ожидали от французской "конюшни".

**Sauber-Petronas 5** (0П, 0ПП, 0ЛК). Очень слабый сезон, несмотря на наличие двигателя от "Феррари". Главная проблема - совершенно "дубовое" шасси...

**Arrows-TWR 1** (0П, 0ПП, 0ЛК). Похоже, мечта Тома Уолкиншоу сделать из

Р.Шумахер



"Эрроуза" команду топ-класса так и останется мечтой.

**Minardi-Ford 1** (0П, 0ПП, 0ЛК). Выглядела поинтереснее "Эрроуза", но ее ограниченные финансовые возможности не позволили добиться большего.

**BAR-Supertec 0** (0П, 0ПП, 0ЛК). "Нулевая" команда. Было мало шансов сразу добиться какого-то результата с устаревшим двигателем и "сырым" болидом. Теперь вся надежда на "Хонду". ■

\*П - победы, ПП - поулы-позиции, ЛК - лучшие круги.

## Общий зачет:

1. Хаккинен	76 (5П, 11ПП, 7ЛК)
2. Ирвайн	74 (4П, 0ПП, 0ЛК)
3. Френтцен	54 (2П, 1ПП, 0ЛК)
4. Култхард	48 (2П, 0ПП, 3ЛК)
5. М.Шумахер	44 (2П, 3ПП, 5ЛК)
6. Р.Шумахер	35 (0П, 0ПП, 1ЛК)
7. Баррикелло	21 (0П, 1ПП, 0ЛК)
8. Херберт	15 (1П, 0ПП, 0ЛК)
9. Физикелла	13 (0П, 0ПП, 0ЛК)
10. Сало	10 (0П, 0ПП, 0ЛК)
11-12. Хилл	7 (0П, 0ПП, 0ЛК)
11-12. Трулли	7 (0П, 0ПП, 0ЛК)
13-14. Вюрц	3 (0П, 0ПП, 0ЛК)
13-14. Диниц	3 (0П, 0ПП, 0ЛК)
15-16. Панис	2 (0П, 0ПП, 0ЛК)
15-16. Алеззи	2 (0П, 0ПП, 0ЛК)
17-18. Де ла Роса	1 (0П, 0ПП, 0ЛК)
17-18. Жене	1 (0П, 0ПП, 0ЛК)





# Пересмотр дела

Более чем через месяц после окончания сезона приходится вносить поправки в итоговые результаты STW Cup. Поводом к пересмотру дела послужил инцидент, который произошел в гонке на "Нюрбургринге" - на последнем, 34-м круге Кристиан Абт держался третьим: это гарантировало ему чемпионский титул. Однако буквально в последний момент его "задвинул" на газон Роланд Аш, и Абт финишировал лишь десятым, что принесло успех Уве Альцену.

Почти через пять недель специальная автоспортивная комиссия рассмотрела этот инцидент и подтвердила, что данный эпизод оказал решающее значение на итоги чемпионата. Ее вердикт был беспрецедентным - принято решение считать гонку завершившейся после 33, а не 34 кругов. Спустя месяц Абт все-таки стал чемпионом.

10 этап. Нюрбургринг  
Спринт.

1. Альцен (Opel Vectra 16V); 2. Абт (Audi A4 Quattro); 3. Кристенсен (Honda Accord 2.0i)

Гонка.

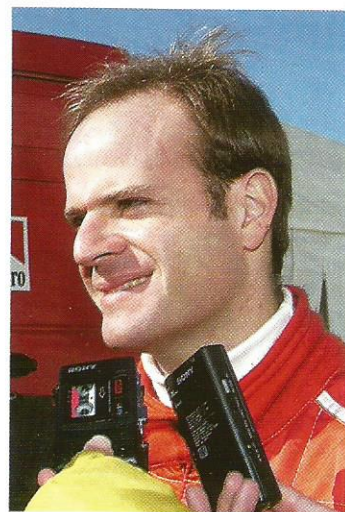
1. Кристенсен (Honda Accord 2.0i); 2. Альцен (Opel Vectra 16V); 3. Абт (Audi A4 Quattro)

Общий зачет:

1. Абт 584; 2. Альцен 576; 3. Кристенсен 486



По окончании чемпионата мира пилоты могли спокойно посвятить время отдыху и участию в различных рекламных акциях. Согласно правилам, в течение месяца после заключительной гонки сезона запрещены какие-либо испытания гоночной техники на трассах - начало тестовой программы было назначено на 1 декабря...



# Готовь телегу зимой...

Наибольший интерес, разумеется, вызвали тренировки Рубенса Баррикелло на Феррари - бразилец пять дней наматывал круги в Фиорано, на домашнем автодроме "Скудерии". Результаты Рубенса поразили, так как на едва знакомом болиде он сумел установить рекорд трассы 1999 года.

Тем временем настоящей Меккой для тест-заездов стала Испания - в Херес-де-ла-Фронтере и Барселоне прошли по две тренировочные серии. "МакЛарен" производил обкатку "лабораторного" шасси, которое представляло собой не что иное, как болид MP4/14 с элементами будущего MP4/15. Мика Хаккинен получил отпуск до

января, поэтому на трассе трудились Дэвид Култхард и Оливье Панис.

В "Уильямсе" занялись адаптацией своего шасси под двигатель BMW V10, и заодно провели его ресурсные пробы. Честно говоря, детище баварских мотористов не произвело особого впечатления - до Mercedes-Benz и Ferrari ему пока далеко.

Кроме "Уильямса", еще две команды начали испытания с новыми двигателями: "БАР" вывел на трассы BAR02-Honda, а "Эрроуз" представил A20-Supertec. Работы всем предстоит - непочатый край...

Некоторые "конюшни" занялись подготовкой своих пилотов-новичков - "Джордан" составил очень насыщенную программу тренировок для Ярно Трулли, во время которой молодой итальянец успел показать лучшее время на треке в Барселоне. Однако всех превзошла "Минарди", устроившая гигантский просмотр кандидатов на место второго пилота в пару к Марку Жене. Список "абитуриентов" выглядел солидно: Алонсо, Винелла, Вильсон, Фонтана, Сундберг... ■

## Новости Ф1

"Тойота" несколько изменила свои планы - теперь она намерена прийти в Формулу 1 не в 2002 году, а в 2001. Для этой цели японская компания уже внесла залог размером в 48 миллионов долларов, который будет ей возвращен после того, как команда проведет полный сезон.

Комиссия Формулы 1 приняла революционное решение - на двенадцатицилиндровые моторы наложен запрет. Отныне количество цилиндров не должно превышать десяти. Основной аргумент в пользу такого постановления - разработка подобных двигателей требует больших затрат, что даст преимущество командам с большим бюджетом. Таким образом, главными пострадавшими стали "Феррари", "Хонда" и "Тойота", в планах которых было создание V12...



# Равновесие

## Победная точка

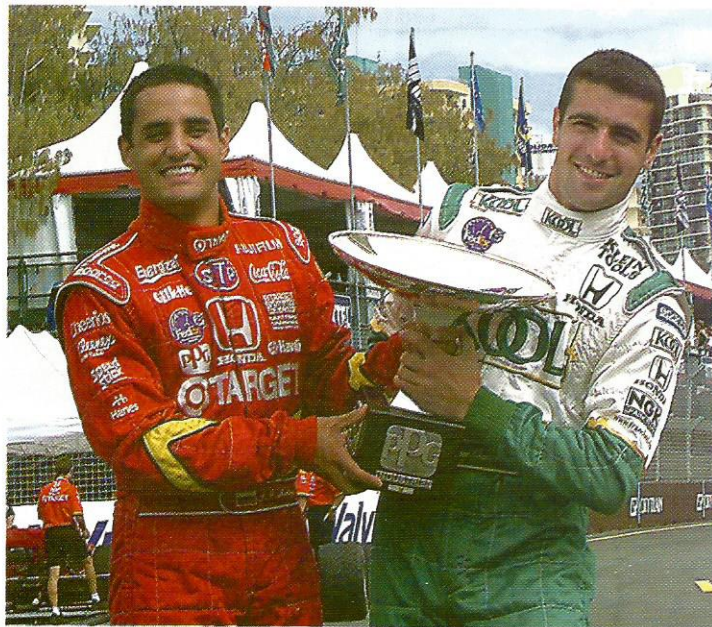
Последний этап чемпионата мира FIA-GT состоялся на китайском автодроме Жухай. Главной сенсацией стала победа в квалификации экипажа Кауфманн/Уоллек на Porsche 911 GT2 - все уже привыкли к непрерывным успехам "крайслеровских" пилотов... Однако в гонке сюрпризов не произошло и досрочные чемпионы Оливье Беретта и Карл Вендлингер без труда подтвердили свой класс.

**10 этап. Жухай**

1. Вендлингер/Беретта (Chrysler Viper GTS-R)
2. Глюзель/Ванн (Chrysler Viper GTS-R)
3. Бельмондо/Дюпэ (Chrysler Viper GTS-R)

**Общий зачет:**

- 1-2. Беретта 78; 1-2. Вендлингер 78; 3. Беллок 50



*Минувший сезон Чемпионской Серии FedEx CART по целому ряду причин войдет в историю этих соревнований. Еще никогда оба основных претендента на победу не набирали одинакового количества очков, в результате чего чемпион определился только благодаря большему числу выигранных гонок.*

По-прежнему привлекает внимание противостояние "США против всего мира". Старый миф о том, что в гонках IndyCar и CART могут преуспеть только американские гонщики, окончательно был развеян. Достаточно вспомнить, как начиная с 1990 года, на протяжении 10 сезонов, пять раз чемпионами становились пилоты не из США: 1993 - Найджел Манселл (Великобритания), 1995 - Жак Вильнев (Канада), 1997-1998 - Алессандро Занарди (Италия), 1999 - Хуан-Пабло Монтойя (Колумбия). Если же посмотреть результаты за последние четыре сезона, то вырисовывается совершенно безрадостная для американцев картина - иностранцы одержали 53 победы в 72 гонках, почти три четверти! И наконец, впервые США проиграли борьбу в зачете Кубка наций - победителем стала Бразилия.

В последнее время появились явные фавориты в борьбе мотористов, производителей гоночных шасси и шинных компаний. Сейчас преимущество "Хонды" является несомненным - за четыре года на японских двигателях было выиграно больше гонок, чем на Ford и Mercedes-Benz вместе взятых: 44 против соответственно 16 и 12. "Рейнард" тоже стал обладателем монополии на победы - "Лола" и "Свифт" мало что смогли противопоставить ему, не говоря уже об "Игл" и "Пенске". Относительно "шинной войны", то ее исход окончательно решился в пользу "Файрстоуна" - "Гудйир" может похвастаться только одной-единственной победой, которую в Портленде добыл Жиль де Ферран. Теперь, по слухам, "Гудйир" намерен покинуть CART, как он поступил чуть больше года назад в Формуле 1... ■

**Новости Ф1**

Французская шинная компания "Мишлен" объявила о своем возвращении в Формулу 1 в 2001 году. По некоторым данным, она будет партнером команд "Тойота" и "БМВ-Уильямс". Не исключено также сотрудничество с "Простом". В последний раз "Мишлен" выступала в "Королевских гонках" в 1984 году.

Возможно, что в будущем чемпионате партнером Ральфа Шумахера в "Уильямсе" станет не Алессандро Занарди. "БМВ Моторспорт" во главе с Герхардом Бергером предлагают заменить итальянца на Хуана-Пабло Монтойю, в минувшем году ставшего победителем CART.

**Общий зачет:**

1. Монтойя	212 (7)
2. Франкитти	212 (3)
3. Трейси	161 (2)
4. Андретти	151 (1)
5. Палис	150 (-)
6. Фернандес	140 (2)
7. Фиттипальди	121 (1)
8. Де Ферран	108 (1)
9. Вассер	104 (-)
10. Мур	97 (1)
11. Канаан	85 (1)
12. Херта 84 (1)	

**Чемпионат мотористов:**

1. Honda	383 (14)
2. Ford	301 (5)
3. Mercedes-Benz	193 (1)
4. Toyota	80 (-)

**Чемпионат конструкторов:**

1. Reynard	424 (18)
2. Swift	241 (2)
3. Lola	69 (-)
4. Eagle	13 (-)
5. Penske	10 (-)

В скобках - количество выигранных гонок



# Лаборатория победы

*Автомобильный спорт сегодня вырос из своих романтических штанишек, когда победы на гоночных трассах ковались в полуразвалившихся сараях и личных гаражах. Во всяком случае, на западе это случилось давно. А вот на просторы бывшего СССР по старой доброй исторической традиции прогресс идет с опозданием. И все же... Судя по результатам прошедшего сезона, в России появилась настоящая автоспортивная... нет, даже не команда, а лаборатория, деятельность которой уже трудно отличить от научной. Будучи в славном российском автограде Тольятти, корреспондент "Автоспорта" заглянул на огонек в знаменитый "ТоргМаш"...*

Что читает в свободное время директор по спорту? Правильно, украинский журнал "Автоспорт"!



Спортивные успехи ковали они (слева направо): В. Незванкин (директор), В. Дудин, В. Бузланов, И. Лукьянчиков

**О**ткровенно, первоначальный интерес был узковат - побеседовать с российским "моторгуру" Александром Пономаревым. Двигатели "ВАЗ", подготовленные под его руководством, стали настоящей сенсацией на трековых и кольцевых гонках России, а также ралли и кроссе. Самым ярким подтверждением этого была победа фирменного гонщика "ТоргМаши" Виталия Дудина на зимнем треке (шпицы "1600", ВАЗ-2108) над безоговорочными лидерами прошлых сезонов Сергеем Успенским и Сергеем Балдыковым, выступавших на подготовленных Opel Corsa. Однако разговор получился гораздо шире.

**Владимир Бузланов, директор по спорту:**

- В этом году наша команда усиленно занималась проблемой №1 - учила ездить на кольце новый автомобиль ВАЗ-21103. Создание такого кольцевого автомобиля явилось для коллектива следующим шагом на пути к признанию нас как "фирмы, делающей хороший товар". Специфичный, дорогой, но главное, конкурентоспособный.

Своего рода, визитка. Впрочем, гостившие у нас немцы, ознакомившись с лабораториями, ознакомились с победоносными ведущими инженерами, сделали безапелляционный вывод: это уровень лучших двух-трех команд германского кузовного чемпионата. Хотя мы, откровенно говоря, не можем похвастаться тем уровнем кооперации при изготовлении деталей, как у них.

*- Подготовка мощного и, одновременно, надежного мотора всегда была проблемой для отечественных мотористов. Каким образом удалось это "совместить" у вас?*

**Александр Пономарев, ведущий инженер по двигателям:**

- Суть любой форсировки заключается в следующем: загнать в цилиндры как можно больше топливной смеси и поджечь ее. Второе направление - уменьшение сопротивления качению всех мыслимых и немыслимых вращающихся деталей. В силу специфики технических требований класса автомобилей, на которых стоят наши моторы, в основном работаем в области оптимизации газодинамических процессов



в двигателе. С появлением на ВАЗе шестнадцатиклапанных моторов с системой электронного впрыска ("2112") возможности для улучшения параметров резкого старости. Сегодня для кольца мы снимаем с мотора "ВАЗ" объемом 1600 куб. см. около 210 л.с. Рабочий режим такого "шлагенного сердца" - от 6,5 до 9,5 тыс. об./мин.

## В. Бузланов:

- Собственно говоря, мы готовы работать в любом направлении по моторной теме: применение сверхлегких металлов, подшипников качения в кривошипно-шатунном механизме и т.д. Но это уже тематика совершенно другого уровня, рынка которого в России, увы, нет. К примеру, могли бы заниматься хорошей доводкой тех же атмосферных моторов для раллийной Формулы 2. Но кто за это все заплатит или кем эта работа будет востребована, скажем так? Поэтому мы выбрали то направление, которое может реально дать какие-то средства для развития.

- Ваши моторы покупают. Это уже система?

## В. Бузланов:

- Во всяком случае, постепенно приходит понимание того, что собирать что-то на коленке, что-то там пилить при лампадке, но самому - значит зря терять время и выбрасывать деньги на ветер. После зимних трекowych событий призадумался и Успенский. Наш мотор за 17 000 долларов или такой же, но английский, за 42 000? За "Опелем" в Англию (проезд,

визы, таможня) или в Тольятти (ночь езды) за таким же "ВАЗом". В этом году мы наработали кое-какую практику инженерного обслуживания наших двигателей на машинах других команд, в частности из "Лукойл-рэсинг". Правда, за эту работу очень не хотели платить. Зато с английскими инженерами из "Продрайва" таких проблем не было. У тех же "лукойловцев". Ничего не поделаешь, пока еще русский специалист воспринимается как "кузнец-электронщик". Но и это, думаю, скоро уйдет в небытие.

- "Самаристы" из различных спортивных дисциплин сетуют на то, что за ростом мощности не поспевают трансмиссия...

## Игорь Лукьянчиков, ведущий конструктор КПП:

- Сегодня у нас в наличии имеются несколько типов КПП, которые, судя по результатам этого сезона, вполне успешно "передают" мощность к ведущим колесам. Во всяком случае, надежно.

- Можете ли вы сказать, что у вас имеется русский X-Truck или Hewland?

## И. Лукьянчиков:

- Почти... Почти потому, что пока нет возможности самим отливать корпус КПП. Секвентивная (последовательная) кулачковая коробка уже собрана для следующего сезона. Есть варианты поисковых кулачковых КПП для кросса, кольца, зимнего трека. Подбор передаточных чисел производится по специальной методике с помощью телеметрии. А



В будущем году на российском кольце "десять" будет не так одиноко как в нынешнем

насчет надежности? Сезон гарантируем.

- ВАЗ-21103 от "ТоргМаши" был самым заметным в российском "Кольце-99", о нем больше всего писала российская пресса. Каковы его кондиции?

## Виталий Дудин, гонщик, обладатель кубка России-99:

- Если сравнивать с прошлогодней "восьмеркой", то это большой шаг вперед. Конечно, не обошлось без детских болезней и, откровенно, роковых стечений обстоятельств, которые помешали нам успешно выступить в чемпионате. Но к концу сезона автомобиль, как говорится, поехал. На последней гонке в Санкт-Петербурге удалось настолько "попасть" в настройку, что "десятка" стала просто неузнаваемой. Управлять таким автомобилем - одно наслаждение. Кстати, "десятке", выступающей в "линии-2000" с двухлитровым двигателем Opel мы "везли" до 6 секунд на круге! Вот так.

- Из чего сделан этот автомобиль?

## В. Дудин:

- Аэродинамический "обвес" рассчитывал заводской дизайнер Андрей Рузанов. Подвеска полностью своя, "торгмашевская". К примеру, амортизаторы собственной конструкции, от начала до конца гонки, стабильно держат заданные характеристики, чего нельзя было сказать о применявшихся ранее "бильштейнах".

- Какова калькуляция стоимости такого комплектного автомобиля?

## В. Бузланов:

- Точной "телеметрии" не производили, но можно говорить о 65-70 тысяч долларов. Забегая вперед, скажу: на будущий сезон мы имеем на него заказы. По крайней мере, их будет в российском кольце-2000 не менее трех. Кстати, немецкий или английский двухлитровый "Sekond hand" стоит гораздо дороже. Это к тому, что если покупать импортное.

- И последний вопрос: ралли. Сможет ли "ТоргМаши" в случае необходимости сделать "железо" для самого дорожного вида автоспорта?

## В. Бузланов:

- В любом шаге необходима взвешенность и целесообразность. Учитывая нашу приверженность к продукции ВАЗа, возникает целый ряд вопросов. Наверное, мы бы смогли сделать неплохой раллийный "kit" на базе "восьмерки-1600". Но это выйдет дорогой автомобиль, который чаще будет оказываться позади тех же полноприводников группы N. Значит, такая машина станет невостребована. Для того чтобы у нее появился рынок, необходимы какие-то изменения в регламенте чемпионата по ралли. В "кольце" именно благодаря продуманной политике и интересу спонсоров "Туризм-1600" оказался весьма продвинутым классом.

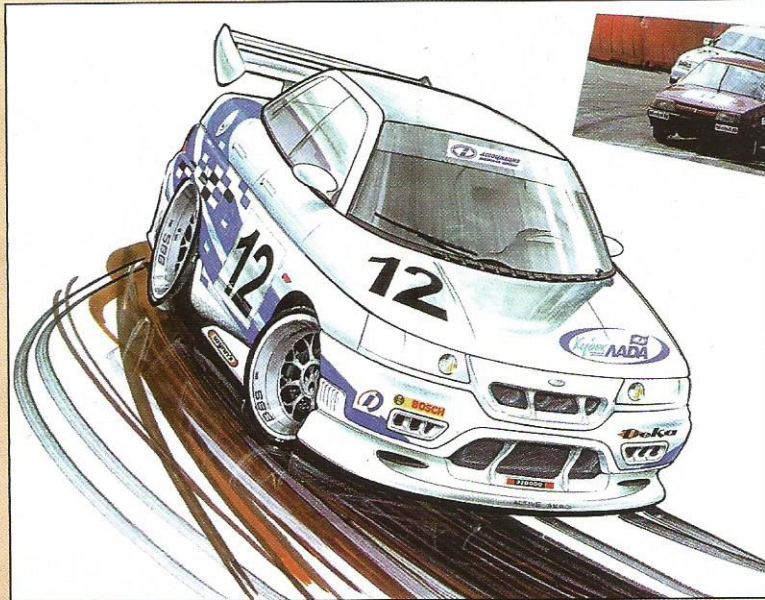
Говорят, лучше сто раз увидеть. А еще лучше потрогать, подышать особой атмосферой заведения. Затянувшаяся беседа в "ТоргМаше" проходила под приглушенное завывание спортивного мотора на стенде. Из Татарии привезли форсированный шестнадцатиклапанник для переборки, контроля и калибровки системы впрыска. На экранах компьютеров в это время заиграла масса диаграмм и пространственных графиков, за которыми наблюдал Владимир Егоров, известный в прошлом кольцевик, правая рука Пономарева. В других боксах, уже на беговых барабанах стоял гражданский автомобиль - клиенту показывали результаты доводки его двигателя. На витрине собственного магазина лежат нестандартные доведенные головки блока, распредвалы, амортизационные стойки. Все от "ТоргМаши", и на высоком исполнительском уровне. Одним словом, настоящий тюнинг. ■

Александр АНАСТАСОВ  
Фото автора



Всероссийский "мотор-гуру" А. Пономарев испытывает очередной "двухсотильник"





# Автографика

**М**ожно ли ваять автомобиль? Да, наверное, любые эксперименты с его внешностью и есть ваяние. В процессе работы над кольцевой "десяткой" вазовскому дизайнеру Андрею Рузанову пришлось экспериментировать, искать варианты аэродинамического обвеса.

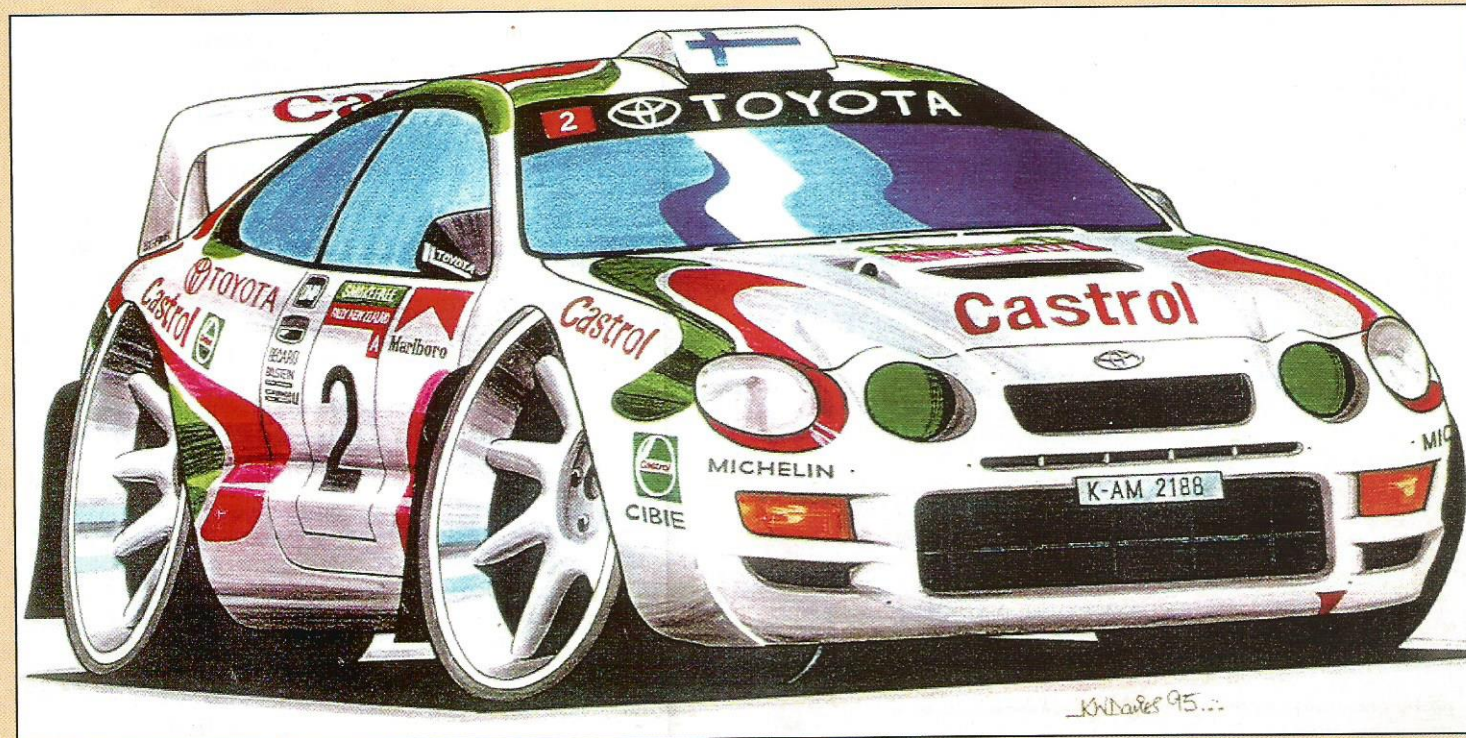
Даже аэродинамика днища (перевернутый автомобиль) стала предметом серьезного обсуждения. К сожалению, из-за технологической сложности воплощения идеи в жизнь "днище не пошло". Зато остался рисунок в интересной позе.

Стилистическая раллийная Toyota Celica GT-Four - это уже трофей

английский. Вернее, творение неизвестного художника с "Туманного Альбиона". Судя по боевому раскрасу, это заводская Toyota, на которой выступал Юха Канккунен, и "снята" она на "Ралли Новой Зеландии" в 1995 году. По слухам, есть у них там свой художественно-раллийный "монмартр". Или "арбат", как

угодно. Заказывай, и любую часть вашего четырехколесного любимца изобрази - обхохочешься. Хотя всепожирающие колеса Toyota вызывают скорее трепет. Вот сейчас они закрутятся и начнут грызть крыло... Сиди и смотри. ■

Александр АНАСТАСОВ





УКРНАФТА широко вітає з Новорічними святами та Різдвом Христовим!

