

ИСТОРИЯ МИРОВОГО АВТОСПОРТА

гонки | гонщики | трассы | автомобили | правила

август 2017

№22

АЛЬМАНАХ



Читайте в номере:

Владислав Шайхнуров. «Гвидобальди»

Алексей Рогачев. Советское «кольцо» на распутье

Владимир Коваленко. «Большой приз Германии» 1989 г.

Сергей Мингазов. Политическое наследие Энцо Феррари

Владислав Шайхнуров. Книжные новинки

Содержание

1. Владислав Шайхнуров. «Гвидобальди»	3
2. Алексей Рогачев. Советское «кольцо» на распутье	11
3. Владимир Коваленко. «Большой приз Германии» 1989 г.	34
4. Сергей Мингазов. Политическое наследие Энцо Феррари	74
4. Владислав Шайхнуров. Книжные новинки	80

На обложке: Ленинград, 25-26 августа 1962 г. Автомобили советской команды. Слева – два московских ГАЗ-Спорт-59, за ними – КВН-2500С ленинградца Александра Суховея. На переднем плане – «Эстония-3» московского гонщика Юрия Сидорова, за которой видна самоделка Виктора Лапина

На последней странице: победитель гонки Кубок узников 9 сентября 1945 г. Жан-Пьер Вимилль. Статью о гонке читайте в следующем номере альманаха

Об авторских правах

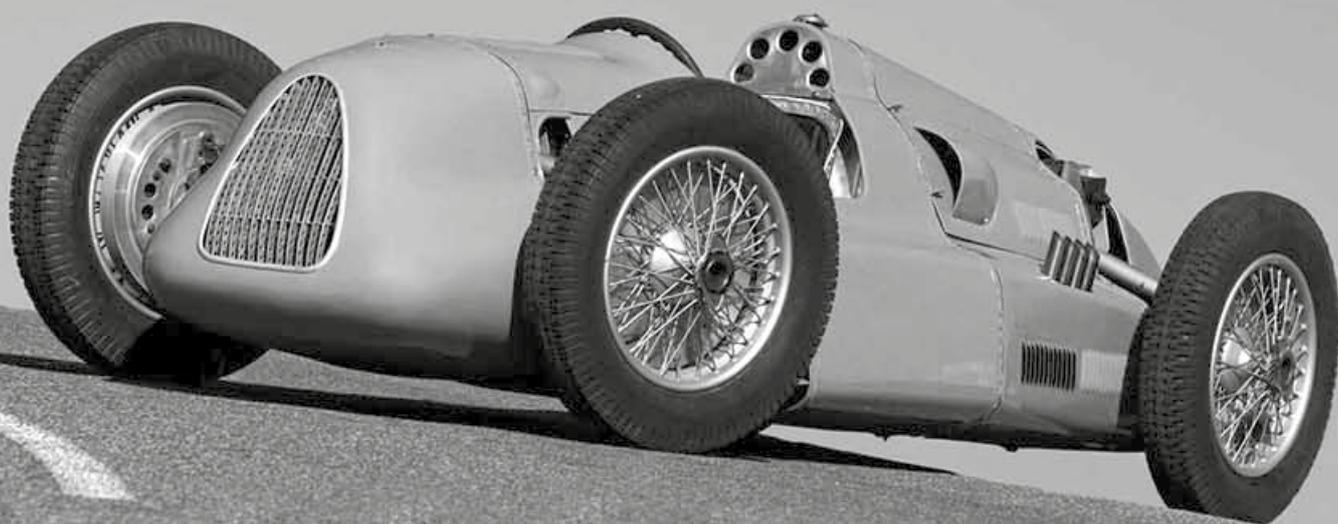
Все статьи, включенные в альманах «История мирового автоспорта», являются историческими исследованиями, проведенными частными лицами на некоммерческой основе. Как правило, исследования не являются законченными, и потому не гарантируют читателю конечного истинного знания о предмете.

Исследования могут быть продолжены их авторами, и вновь открытые данные могут подтвердить, изменить или опровергнуть информацию, приведенную в нынешней редакции статей.

Все права на текст каждой статьи принадлежат автору статьи. Текст любой статьи или его части не могут быть проданы, куплены, распространены или опубликованы за оплату в любой её форме, или иным образом использованы в коммерческих целях, без письменного согласия автора. Копирование, печать и использование единичных экземпляров текста частными лицами в некоммерческих целях разрешаются.

Все представленные изображения получены авторами законным путем и опубликованы в качестве исторического материала, для ознакомления читателей, но не использования ими. В случае получения обоснованной претензии от обладателей авторских прав или правоохранительных органов изображения будут немедленно исключены из действующей редакции альманаха.

Владислав Шайхнуров
«Гвидобальди»



Владислав Шайхнуров

«Гвидобальди»

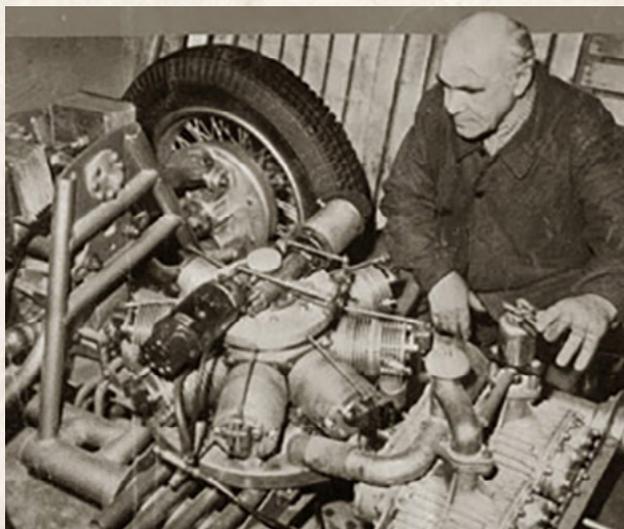
Сегодня мы рассмотрим историю еще одного французского гоночного автомобиля, который так ни разу и не стартовал в соревнованиях. Не знаю, получил ли он какое-то имя собственное или хотя бы обозначение, но в истории он остался как «Гвидобальди», по фамилии создателя.

Франсуа Гвидобальди (François Guidobaldi) родился в 1888 году. Первым увлечением, позже переросшим в профессию, был велоспорт. Но уже в 1910 году начинают появляться первые патенты Гвидобальди – его увлекла изобретательская деятельность, которая плавно увела его в автогонки. По отрывочным сведениям, он был механиком у Бенуа Фалькетто, «Мазерати» и «Бугатти». Но в 1936 году Гвидобальди решил осесть и поселился в курортном городке Антибы, что на Лазурном побережье.

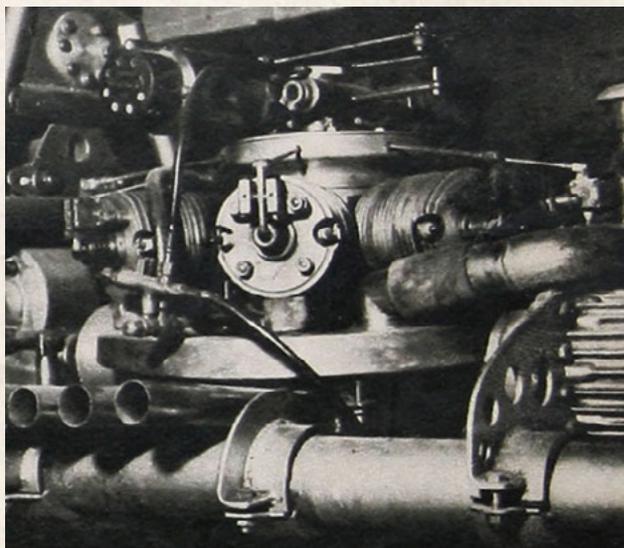
В 1937, по другим данным в 1939 году, начинается длительный период строительства главного своего творения. Автомобиль, который он задумал, был оригинален во всем – от подвески до двигателя.

Начнем с двигателя. Оглядываясь на авиацию, где в те времена рядные поршневые двигатели плавно уступали место звездообразным двигателям, он решил использовать преимущества «звезды» и в своем гоночном автомобиле. Двигатель было решено проектировать самому. «Звезду» он выбрал 8-цилиндровую, но двигатель решил построить двухтактный, воздушного охлаждения. «Звезда» располагалась горизонтально, то есть ось вращения коленчатого вала была вертикальной! Ниже двигателя располагалась коробка с коническими шестернями, на заднем фланце которой висел привод ведущих задних колес, а на переднем – привод компрессора наддува. На фото видны детали – каждый цилиндр имел по две свечи (зажигание – от двух магнето), в центре каждой головки располагался декомпрессионный клапан, приводимый индивидуальной тягой с коромыслом. Клапан предназначался для облегчения пуска двигателя. Происходило это так: сперва надо было открыть декомпрессионные клапана, потом раскрутить коленвал до больших оборотов, и после первых вспышек закрыть клапана. При рабочем объеме двигателя в 1500 см³ автомобиль относился к неофициальной категории, за которой годами позже закрепилось название «вуатюрет» (voiturettes), а в послевоенной истории уже в полной мере соответствовал «международной гоночной формуле», которая позже получила всем нам прекрасно знакомое название «формула № 1».

Понятно, что двигатель оснащался компрессором наддува. На первых порах Гвидобальди использовал два параллельных компактных компрессора системы Рутс. Позже был установлен один большего размера. Таким образом, двигатель развивал мощность 175 л.с. при 6500 об/мин., что для сырой самодельной конструкции было очень даже немало.



Франсуа Гвидобальди со своим автомобилем. Отлично виден 8-цилиндровый звездообразный двигатель



Вид на двигатель сбоку. В центре каждого цилиндра виден декомпрессионный клапан. Слева внизу видны индивидуальные выхлопные патрубки от каждого цилиндра, справа – корпус компрессора

May 7, 1957

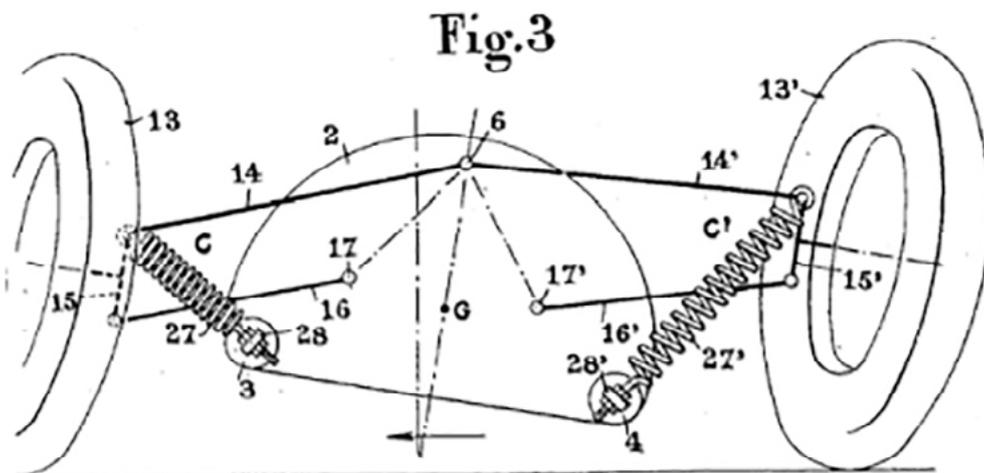
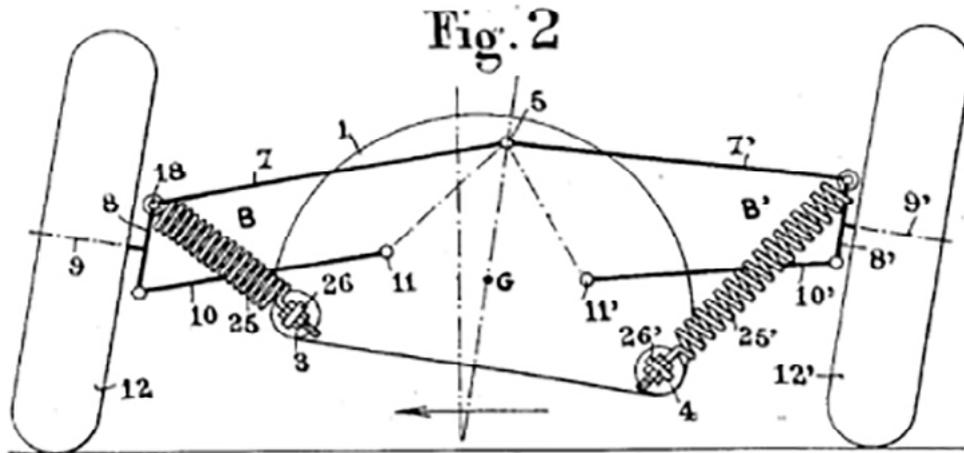
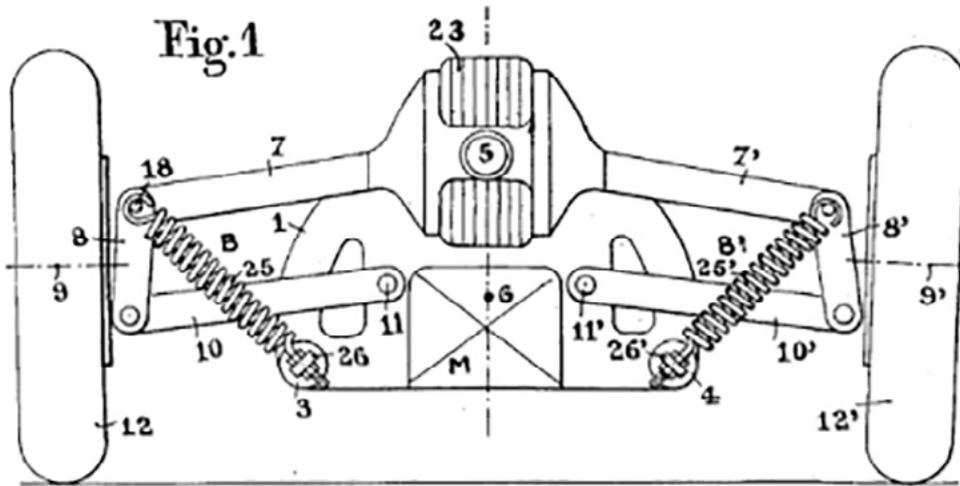
F. GUIDOBALDI

2,791,440

ROAD VEHICLE TILTING INWARDLY IN CURVES

Filed June 15, 1953

2 Sheets-Sheet 1



INVENTOR:

FRANCOIS GUIDOBALDI

BY:

Michael J. [Signature]

Схема работы подвески. Приложение к патенту Франсуа Гвидобальди

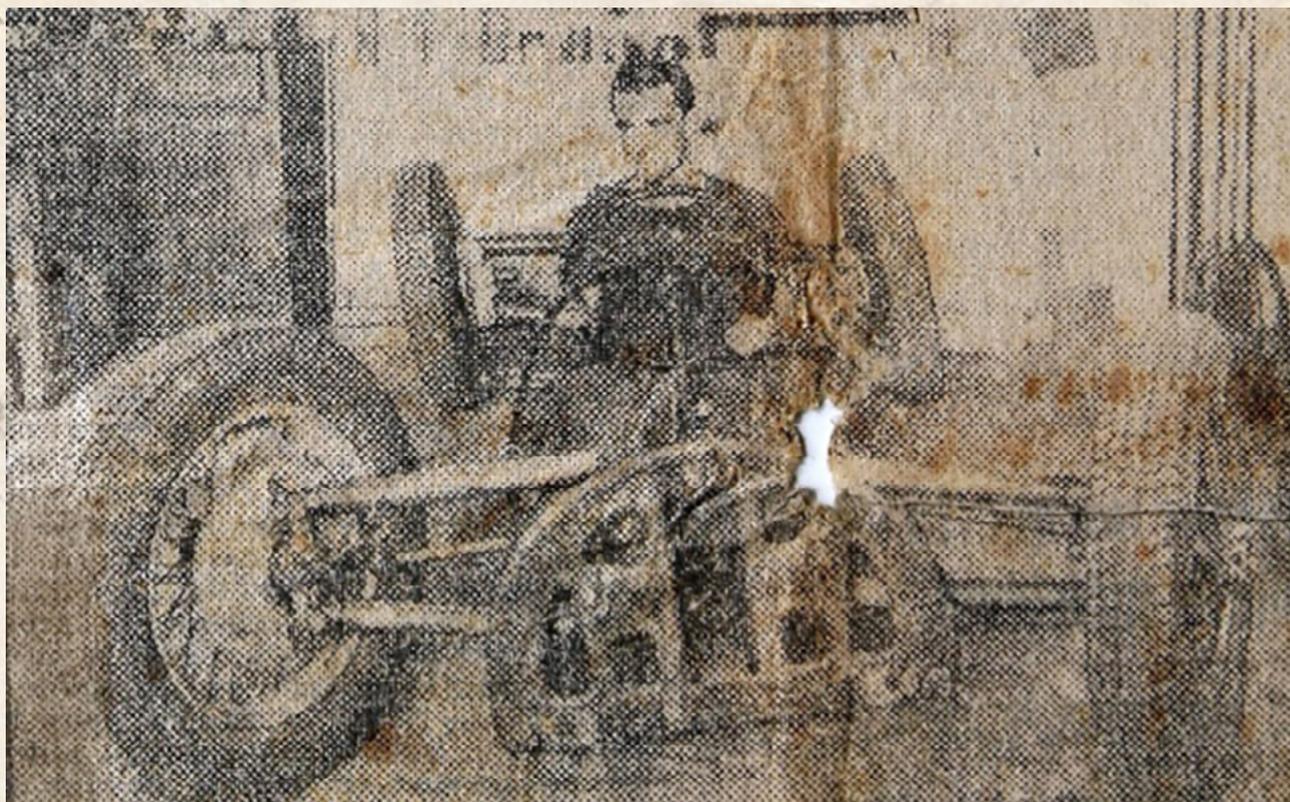
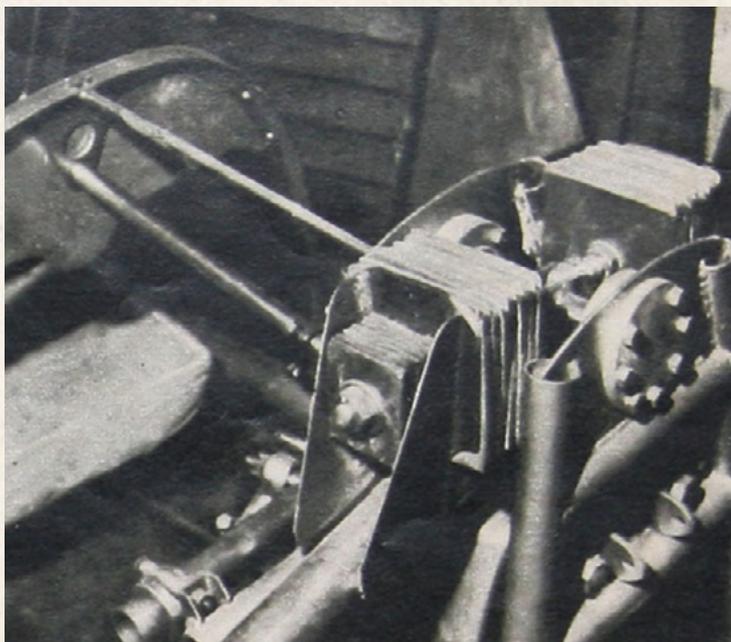


Фото из статьи в газете «Надежда Ниццы» за 11 сентября 1951 г. За рулем – сын Франсуа Гвидобальди Виржилъ

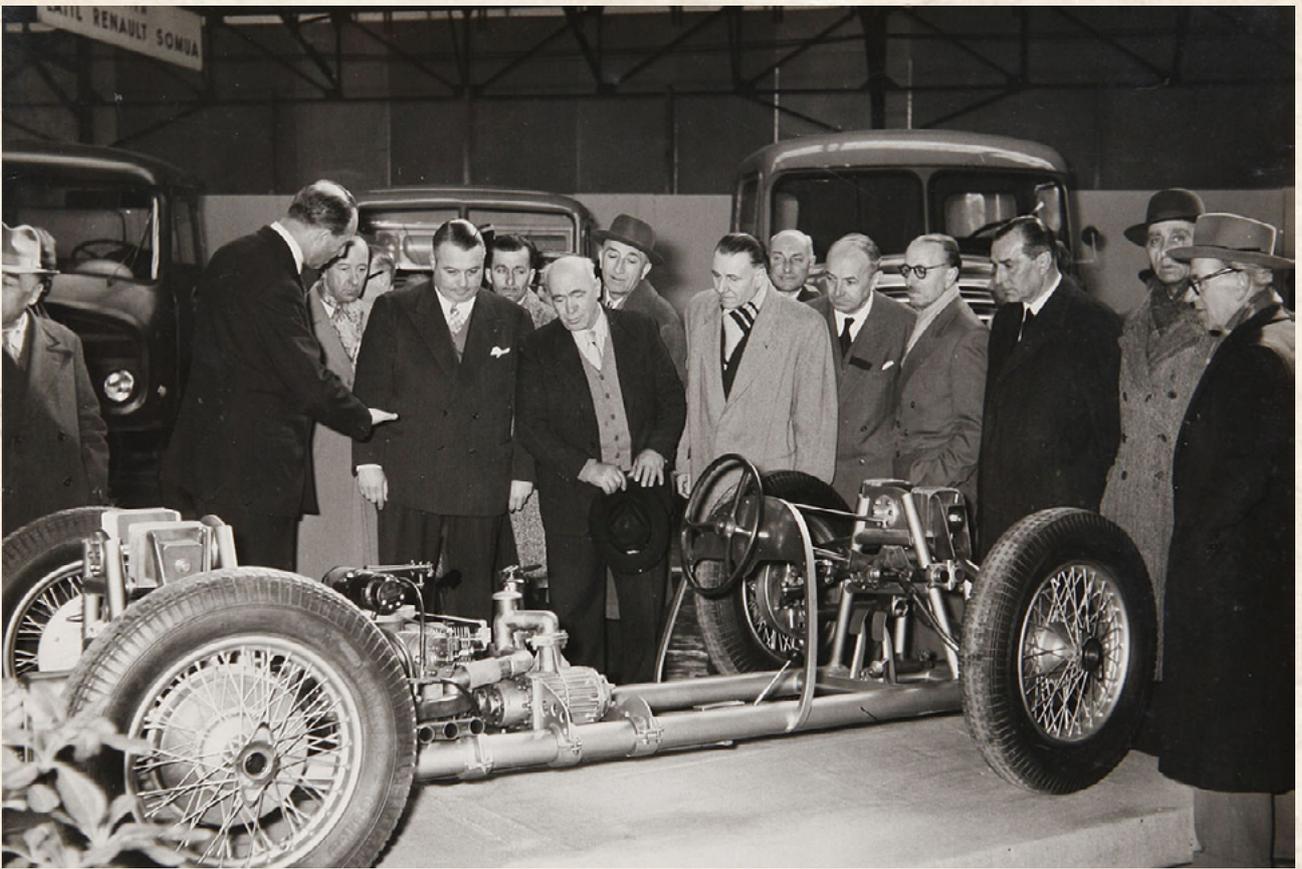
Большинство станочных и литейных работ он делал в Париже, на заводе «Берлие». Все остальное – собственными руками в своей мастерской на Рю Мирабо, 18 в Антибах.

Понятно, что война сильно притормозила процесс строительства, но 11 сентября 1951 года на страницах «областной» газеты «Надежда Ниццы» появилась достаточно подробная статья, где описывались особенности конструкции. Там же было опубликовано фото автомобиля (к сожалению не видно, с двигателем или без) без кузовных панелей. На фото сидящий за рулем Виржилъ Гвидобальди, сын изобретателя, демонстрирует работу подвески.

Подвеска была уникальной и основывалась она на патенте Франсуа Гвидобальди, который он оформил лишь в 1953 г. Смысл заключался в том, что центр тяжести автомобиля должен был располагаться ниже точки качения верхних рычагов подвески. Описывать конструкцию довольно сложно – проще поглядеть схемы из его патентов. Как результат, в повороте колеса наклонялись в противоположную повороту сторону, равно как и сам кузов кренился (по принципу гамака). По замыслу создателя это должно было позволить проходить повороты на большей скорости. Но проблемы возникли при движении по прямой – система именно в этом состоянии была неуравновешенной. Дабы компенсировать это неудобство, в 1954-55 годах изобретатель ограничил ход кузова относительно верхних рычагов с помощью набора резиновых/металлических пластин, количество которых можно было индивидуально подбирать в зависимости от трассы.



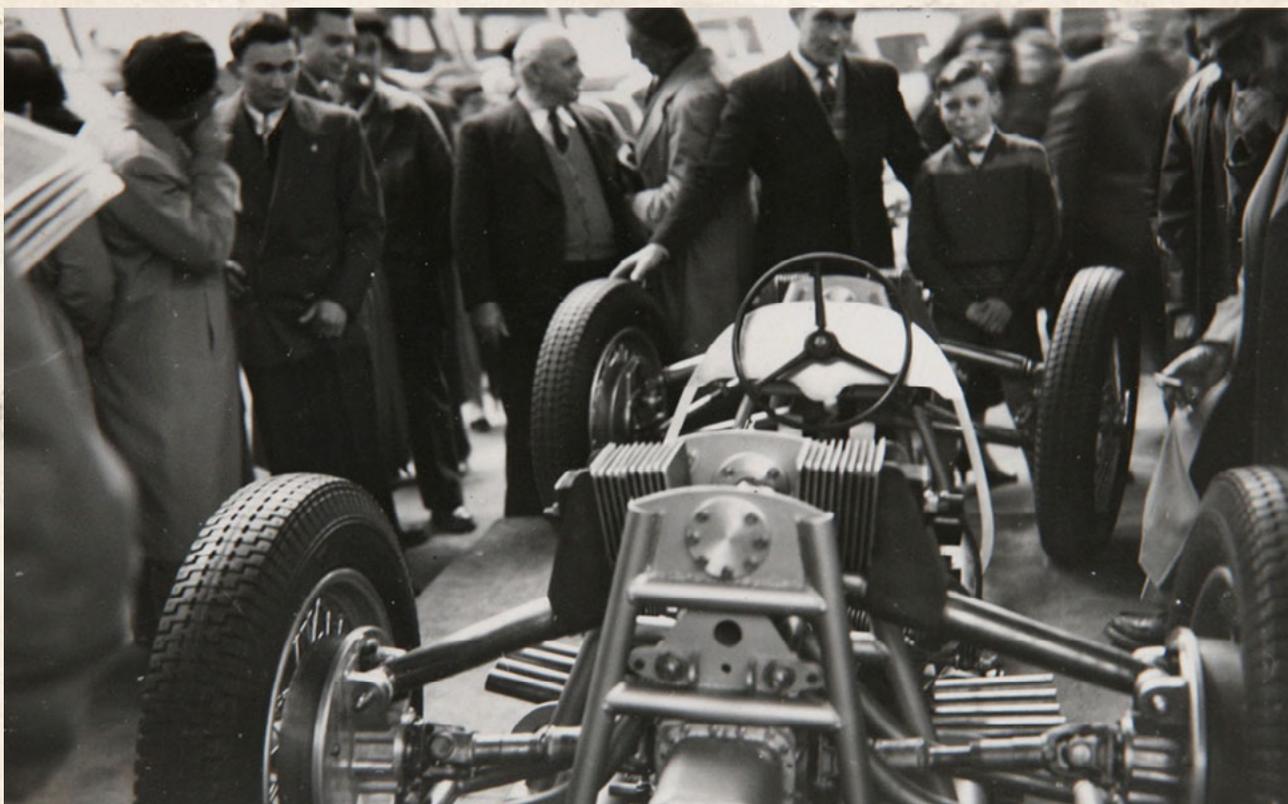
Наборный блок ограничителей крена кузова в повороте



Вверху – фото с мартовского автосалона в Ницце 1956 г. Первыми увидели автомобиль журналисты. Франсуа Гвидобальди – в центре, со шляпой в руках

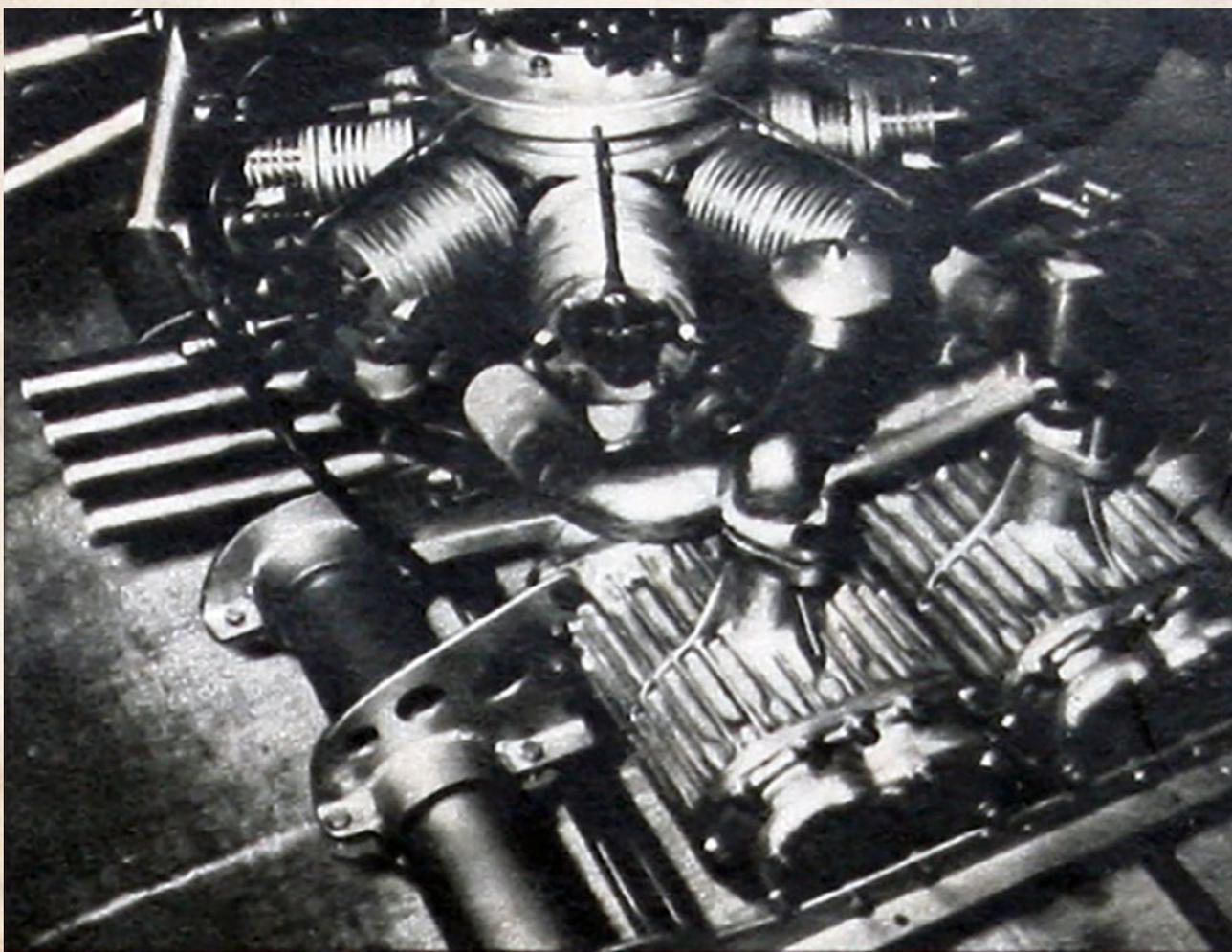
Внизу – днем позже автосалон посетил генерал Вердейм, командующий гарнизоном Ниццы (в центре). Правее на фото – Франсуа Гвидобальди

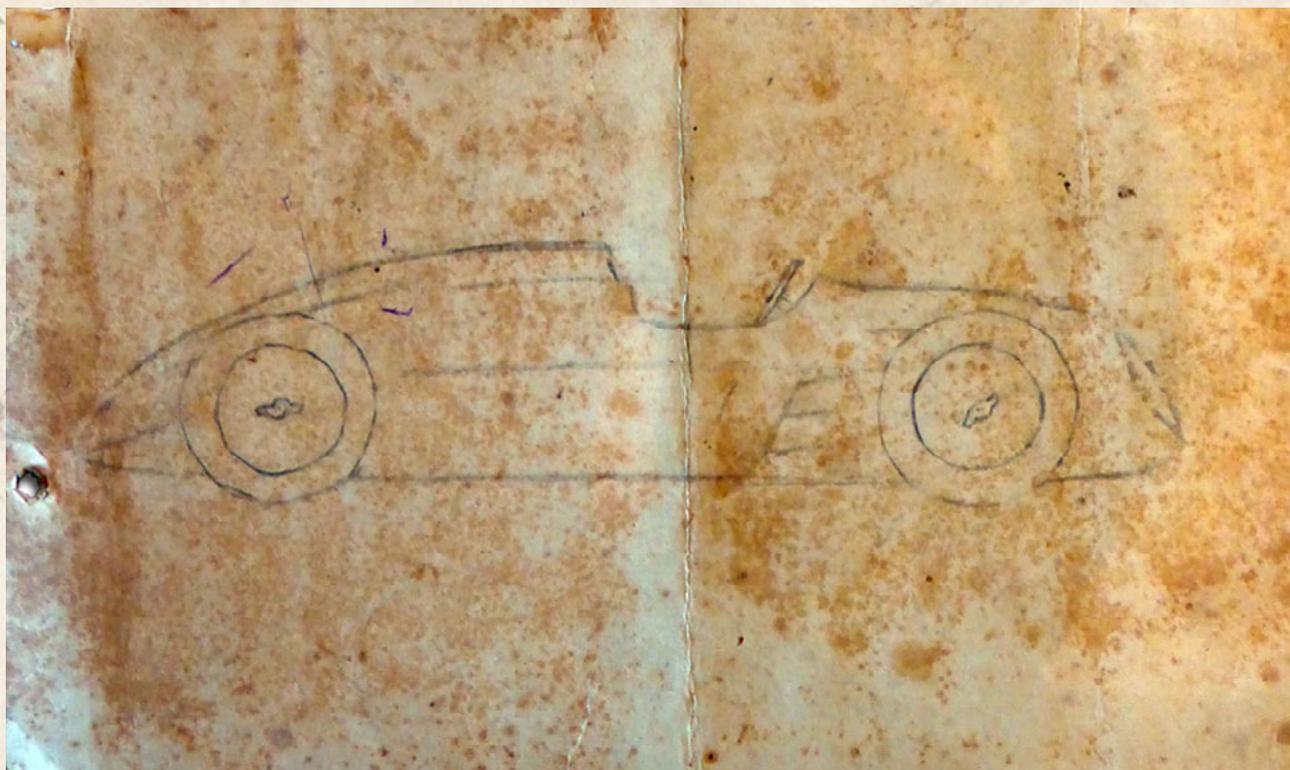




Вверху – фото с мартовского автосалона в Ницце 1956 г.

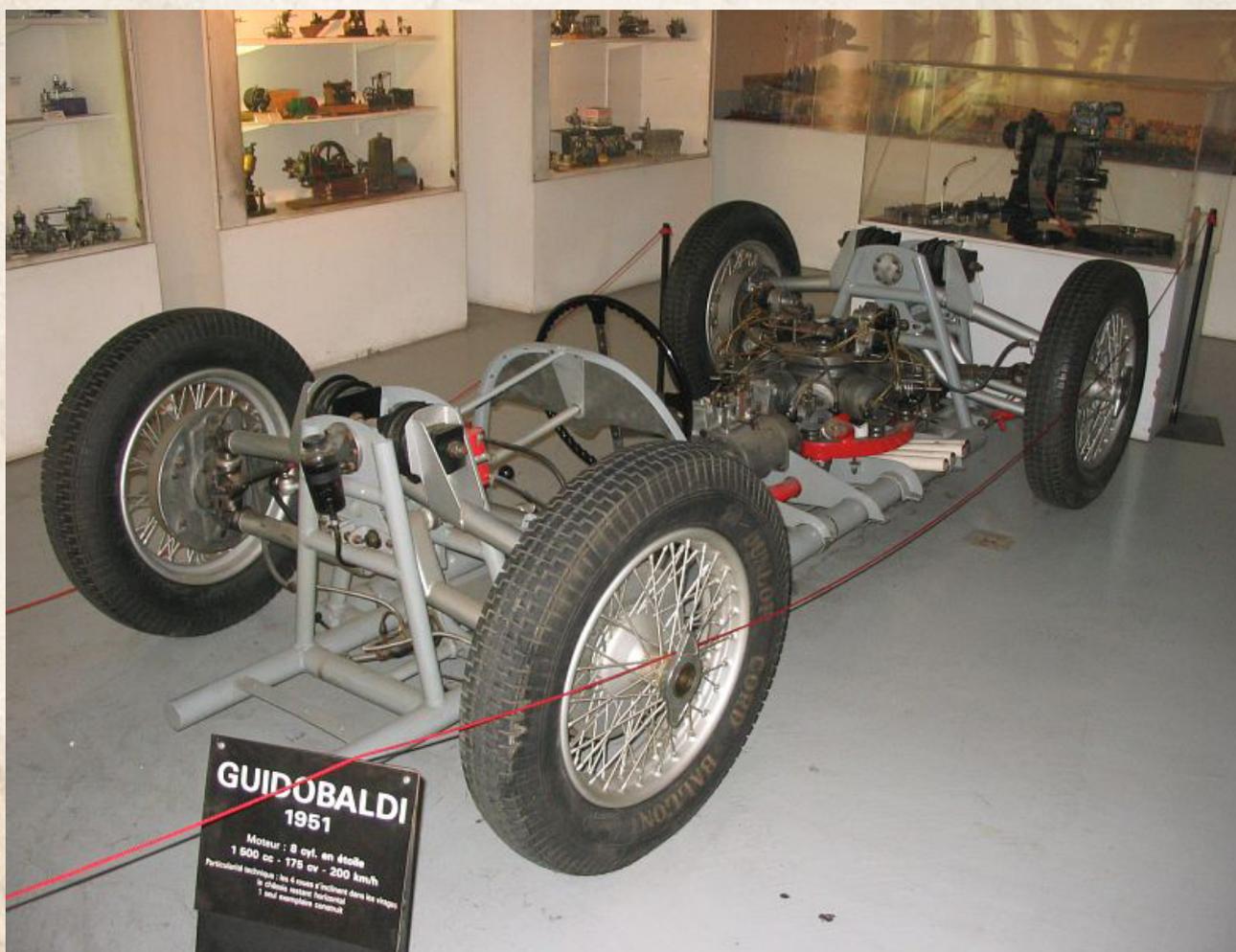
Внизу – «начинка» автомобиля действительно напоминала что-то авиационное





Вверху – эскиз Франсуа Гвидобальди. Так он себе представлял свой автомобиль с установленными кузовными панелями

Внизу – шасси «Гвидобальди» без кузовных панелей в музее города Мужена, Франция



GUIDOBALDI
1951

Moteur : 8 cyl. en étoile
1 500 cc - 175 cv - 200 km/h
Participé notamment : les 4 heures d'Endurance dans les régions
de Chambray, de Saint-Nicolas
1 seul exemplaire conservé

В той же газете писалось, что Гвидобальди за два года до этого встречался с президентом СТА Рене Легрэнном, но тот посоветовал Франсуа не заниматься созданием гоночных автомобилей во Франции. Упрямый самоучка решил не следовать совету и все сделать по-своему.

Все это время автомобиль не имел «одежки», то есть кузовных панелей. В марте 1956 года на XVIII автомобильном салоне в Ницце Гвидобальди впервые представил свою машину вниманию широкой общественности. Резонанс в местной прессе был громким. Рядом с автомобилем и его создателем даже сфотографировался генерал Вердейма, командующий гарнизоном Ниццы. Но дальше никуда не пошло.

Совершенствовал ли Франсуа Гвидобальди свою машину или нет – истории неизвестно. Но 6 августа 1971 года он умер в своем доме. Машина же перешла его сыну, Виржилю Гвидобальди. В 1980 году ее купил Антуан Раффаелли, чтобы в 1984 году перепродать Адриану Маэту. Тот передал автомобиль в музей очень уютного и красивого французского городишки Мужен, после расформирования которого машину выкупил пилот «Боинга-777» Дэвид Хамбер.

В 2009-2010 гг. Дэвид Хамбер решил оснастить уникальный автомобиль навесными панелями из алюминия по эскизам Франсуа Гвидобальди. В марте 2010 г., приобретя окончательные формы и будучи восстановленным в техническом плане, автомобиль был показан на VIII «Мотор-Фестивале» в Авиньоне. В июне того же года «Гвидобальди» увидели посетители автосалона в Монако. Но в тот момент еще не были завершены работы по восстановлению двигателя и трансмиссии. По большому счету, это был макет. Поэтому бурной реакции у посетителей он не вызвал.

Зато в марте 2014 г. на выставке «Монако Мотор Ледженд» автомобиль получил первый приз в номинации «Технологии». На презентации теперь уже полноценного гоночного автомобиля присутствовала Луизетта Гвидобальди, дочь героя нашего рассказа.

А в сентябре 2014 г. уникальный автомобиль был выкуплен Национальным автомобильным музеем в Мюлузе, более известным как «коллекция братьев Шлумпф».



Фестиваль «Монако Мотор Ледженд», март 2014 г. За рулем – Дэвид Хамбер, рядом с автомобилем стоит внучка создателя автомобиля Луизетта Гвидобальди



А. Рогачев



Советское «жолдьцо»

на распутье



Советское «кольцо» на распутье

*«За» голосуют тысячи рук
И высок наш флаг
Синее небо да солнца круг,
Всё на месте, да что-то не так
Кино. Звезда*

*Все дороги не сходятся в одну,
И у прошлого множество лиц
У камня на распутье мы выбираем ту,
По которой сложнее идти
Кипелов. На распутье*

Через год после первых международных кольцевых гонок на приз ЦАМК СССР над Невским кольцом снова поднялись флаги четырех стран. «Встречи с зарубежными соперниками становятся хорошей традицией», – эта фраза стала рефреном подавляющего большинства публикаций о вторых международных кольцевых гонках в Ленинграде, состоявшихся 25–26 августа 1962 г. Однако при более пристальном взгляде на эти соревнования оказывается, что на деле они, во-первых, получились не вполне международными и, во-вторых, по сравнению с прошлогодними выглядели шагом назад, причем почти со всех возможных точек зрения. К тому же, как известно, традиции не получилось: вторые ленинградские гонки на приз Центрального автотоклуба стали одновременно и последними.

Как могут быть автомобильные гонки (да и любые другие соревнования) «не вполне международными»? Они либо международные, либо нет, третьего не дано. И почему организаторам – ЦАМКу и ленинградскому городскому автотоклубу – не удалось развить или хотя бы закрепить тот успех, с которым они провели первую международную встречу на Невском кольце? Вопросы эти совершенно резонны. Дело в том, что вторые международные гонки традиционно остаются в тени первых: если о соревнованиях 1961 г. существует ряд весьма обстоятельных публикаций, описывающих и анализирующих их во всех подробностях, то соревнования 1962 г. сколько-нибудь обширной библиографией похвастаться не могут. А между тем их тщательный анализ в сочетании с выводами, сделанными ранее в отношении первых международных гонок [7], может дать не только ответы на заданные выше вопросы, но и ключ к пониманию того, почему автомобильные кольцевые гонки в Советском Союзе так никогда по-настоящему и не вышли на мировую арену и на протяжении четверти века – с начала шестидесятых до конца восьмидесятых – замкнулись в узких рамках Кубка дружбы социалистических стран и редких товарищеских встреч.

38:10 в пользу хозяев

Развевавшиеся над ленинградской трассой флаги на этот раз принадлежали только социалистическим странам: компанию уже побывавшим в Ленинграде делегациям ГДР и Польши составила команда Чехословакии. Зачетные классы автомобилей остались теми же, что и раньше: формула 3 (500 см³), формула «Юниор» (1000, 1100 и 1360 см³), свободная формула (без ограничения рабочего объема) и объединенный класс спортивных автомобилей.

Распределение участников по странам и классам автомобилей

Страна	Кол-во участников	Кол-во автомобилей	Классы автомобилей				Кол-во клубных команд
			Формула «Юниор»	Формула 3	Свободная формула	Спортивные автомобили	
ГДР	4	4	4	–	–	–	2
Польша	4	4	4	–	–	–	2
СССР	38	40	7	15	9	9	15
Чехословакия	2	2	–	–	–	2	1
Итого:	48	50	15	15	9	11	20

Приведенная таблица наводит на определенные размышления, особенно в сравнении с аналогичной статистикой по первым международным гонкам. В 1961 г. в них приняло участие сорок пять спортсменов, из которых на советскую команду приходилось почти три четверти – если точнее, то 71%. Теперь же доля хозяев возросла уже до 79%. Если вести подсчет по автомобилям, то здесь соотношение изменилось еще радикальнее: с 65% до 80%. Возросла (хотя и не столь значительно) и доля в количестве заявленных клубных команд: с 72% до 75%. Более того, если в 1961 г. в каждом заезде участвовал хотя бы один представитель зарубежной команды, то теперь в формуле 3 и свободной

формуле были заявлены только советские гонщики. Применительно к этим двум классам можно говорить скорее об «альтернативном чемпионате СССР», чем о международных гонках в буквальном смысле этих слов.

Почему так получилось, понять несложно. Формула 3 за рубежом к тому времени уже «вымерла» окончательно, отчасти сохранив свое значение разве что на уровне клубных гонок британских джентльменов-любителей. А в социалистических странах «пятисотки» и раньше не были особенно популярны – в пятидесятые годы там получили наибольшее распространение разнообразные самodelки на основе агрегатов серийных малолитражек, а затем появилась формула «Юниор», которая окончательно обрекла формулу 3 на скорое забвение. Что касается упомянутых разношерстных самodelок, то их, конечно же, можно было бы заявить на ленинградские гонки в зачете свободной формулы. Однако как в ГДР, так и в Польше они уже были никому не интересны: это была техника вчерашнего дня, и все свои силы местные энтузиасты направили на создание новых «юниоров». Точно так же обстояло дело и со спортивными автомобилями. В прошлый раз ситуацию спасла финская команда Курта Линкольна, которая привезла с собой четыре «пятисотки» формулы 3 и два спортивных автомобиля, один из которых был заявлен в свободной формуле; теперь же заполнить образовавшуюся пустоту было попросту нечем.

Но коль скоро немецкие и польские коллеги уже имели в своем распоряжении немало «юниоров», почему же они привезли в Ленинград только по четыре автомобиля от каждой страны? Семь-восемь участников из Польши, столько же – из ГДР, и численный «перекос» в пользу хозяев соревнований был бы выправлен хотя бы в одном классе. Но винить в этом гостей не стоит: таково было количество участников, указанное в разосланных ЦАМКом официальных приглашениях. (По-видимому, уже вступили в действие пресловутые «квоты».) Чехословацкая команда возможностью выступить в формуле «Юниор» вообще не воспользовалась, так как в те же самые дни, 25–26 августа, в Брно проводился Большой Приз Чехословакии, включавший в себя гонку формулы «Юниор» с участием многочисленных представителей ФРГ, Франции, Швеции и других западноевропейских стран. Само собой разумеется, что те чехословацкие гонщики, кто располагал автомобилями формулы «Юниор», предпочли поездке в Ленинград участие в более представительных «домашних» соревнованиях.

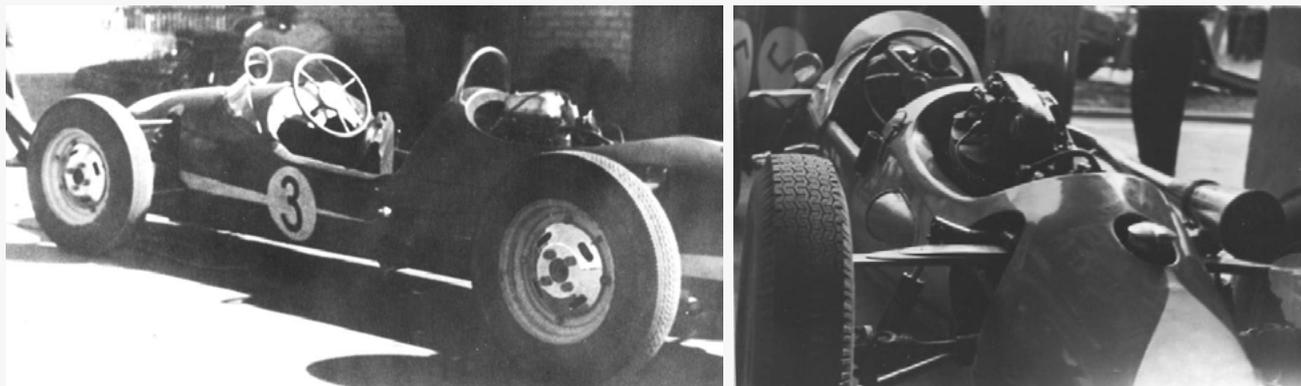
Итак, вот кто в конечном итоге вошел в состав приглашенных в Ленинград команд: от ГДР – уже выступавшие на Невском кольце Хайнц Мелькус и Фридер Редляйн и дебютанты ленинградской трассы Ганс-Тео Тегелер и Петер Финдейзен; от Польши – Ежи Янковский, Антоний Вейнер, Владислав Шульчевский (также уже знакомые нашим болельщикам) и Лонгин Беляк. От Чехословакии прибыли только два участника – заводские гонщики «Шкоды» Ярослав Бобек и Мирослав Фоусек с двумя спортивными автомобилями этой марки. Итого десять человек – десять против тридцати восьми наших гонщиков. Эпитет «не вполне международные» напрашивается сам собой.

Обреченный на победу

Немного было поводов для радости и с точки зрения техники. Заявленные на соревнования автомобили – как отечественные, так и зарубежные – в основном были либо теми же самыми, что и год назад, в лучшем случае немного усовершенствованными, либо представляли собой их дальнейшее развитие. По-настоящему ярких новинок в Ленинграде было очень немного.

Как уже было сказано выше, все пятнадцать «пятисоток» формулы 3 принадлежали команде хозяев соревнований. Две трети этого количества составляли одинаковые «Эстонии-3» из партии, изготовленной в 1961–1962 г. Таллинским авторемонтным заводом № 1. Экс-чемпион СССР Антс Сейлер продолжал выступать на своей старой «Эстонии-2», лишь в очередной раз перекрасив ее и слегка переделав подвеску. Особого упоминания заслуживает «Эстония-4», которую сконструировал для себя Яан Кююнемая – известный мотогощик, сменивший затем мотоциклетный спорт на автомобильный. Взяв за основу чертежи «Эстонии-2», он переработал конструкцию Сейлера под установку двигателя от чехословацкого гоночного мотоцикла ESO (498 см³, 36 л. с. при 6500 об/мин). Это был вертикальный одноцилиндровый двигатель, как и моторы JAP и «Нортон-Манкс» на «Куперах» финской команды, которые Кююнемая видел на Невском кольце в 1961 г. В конструкции «Эстонии-4» он, по-видимому, решил использовать некоторые подсмотренные у них технические решения; во всяком случае, общая компоновка, внешний вид, а также подвеска и трансмиссия обнаруживали с «Куперами» явное сходство. Первые гонки на новом автомобиле почти все окончились для Кююнемая сходами по техническим причинам, но он не отчаивался и рассчитывал рано или поздно взять свое. Еще один эстонский спортсмен – Энн Гриффель – установил двигатель ESO на свою «Эстонию-3» и точно так же,

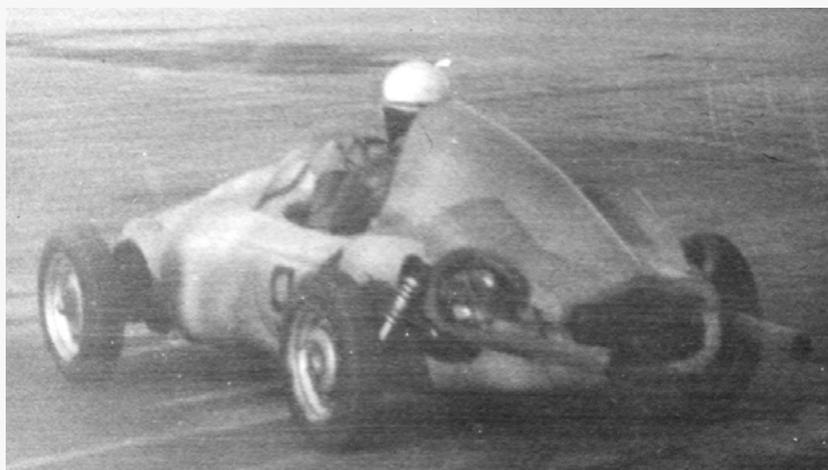
как и Кююнемяэ, страдал из-за этого от бесконечных поломок. Несмотря на это, он намеревался стартовать с чехословацким двигателем и в Ленинграде.



Слева – «Эстония-4», справа – один из «Куперов» финской команды, принимавших участие в международных гонках 1961 г.

На любопытной гоночной самоделке собирался выйти на старт Виктор Лапин из московского городского автомотоклуба ДОСААФ. Она не была новинкой сезона – впервые ее можно было увидеть на трассе еще весной 1961 г. в Каунасе, – однако в первых международных гонках Лапин на ней не участвовал. Приземистый, «распластанный» по асфальту белый автомобильчик производил впечатление быстрого и стремительного, но в тех немногих гонках, в которых он успел поучаствовать, ничего особенного не показал.

Наконец, обратимся к автомобилю, который годом раньше был единственным, оказавшим хоть какую-то конкуренцию непобедимым «Куперам», – НАМИ-041М. В ленинградских гонках он впервые должен был участвовать с новым двигателем С-51 разработки серпуховского ЦКЭБ мотоцикlostроения. Двухцилиндровый оппозитный С-51 с верхними распределительными валами показал на стендовых испытаниях 51 л. с. при 8420 об/мин. Такие характеристики дали бы НАМИ-041М и его постоянному водителю Георгию Сургучеву возможность стать достойным соперником финским гонщикам – если бы, конечно, они снова приехали в Ленинград. Ну, а в отсутствие конкурентов с Запада – как, впрочем, и зарубежных соперников вообще – Сургучев был просто обречен выиграть эти гонки, если только новый двигатель не подведет.

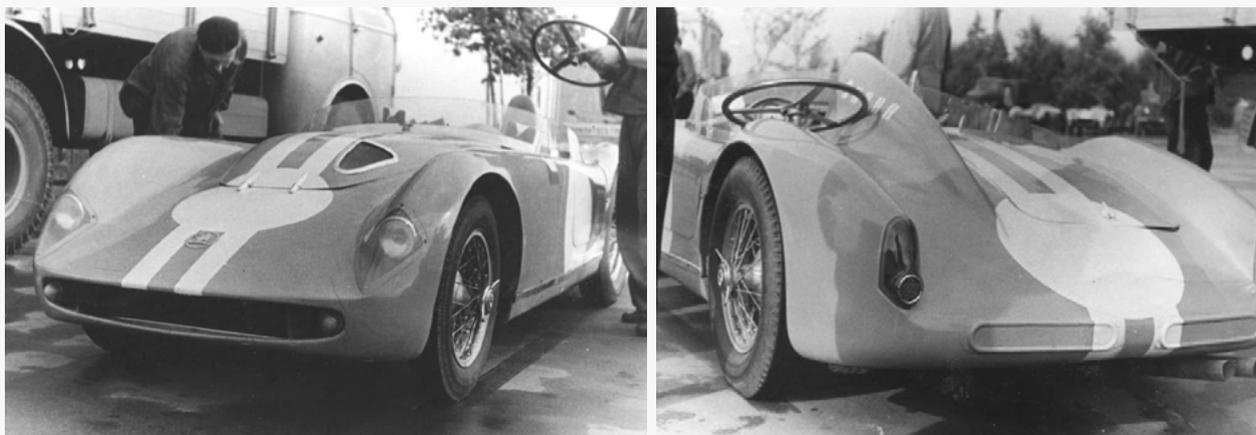


Отличить внешне НАМИ-041М с двигателем С-51 от прежней модификации с двигателем М-52С можно было по двум длинным, изогнутым, словно бивни мамонта, выхлопным трубам

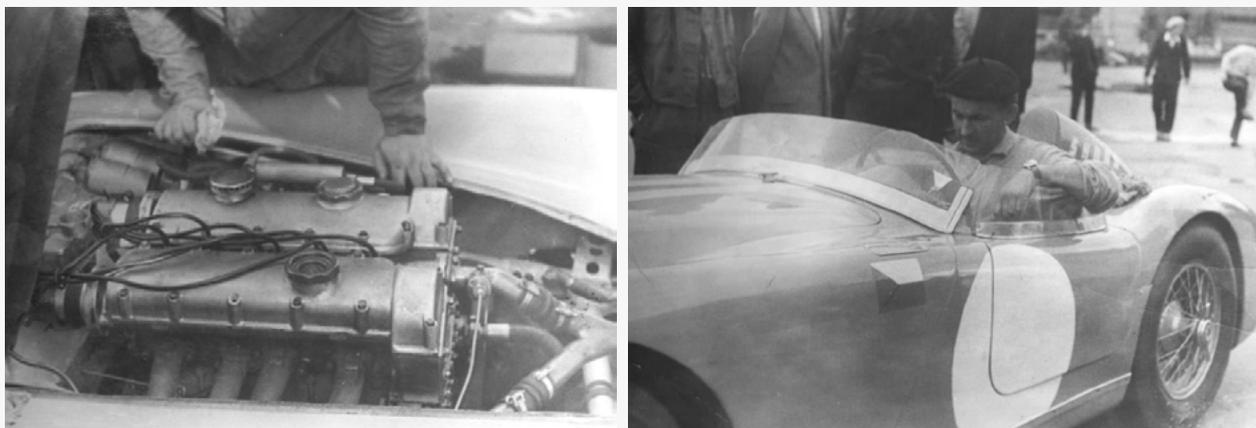
В Ленинград вместо Ле-Мана

Наибольшее внимание публики привлекла техника чехословацкой команды. Польские и немецкие «юниоры» зрители уже видели раньше, а вот две элегантные красные «Шкоды-1100ОНС» Бобека и Фоусека были ей в новинку, хотя, вообще говоря, это были автомобили далеко не новые – впервые они приняли участие в гонках в 1958 г., а проектирование их началось еще двумя годами ранее. Цель, которую поставили перед собой конструкторы с младоболеславского завода «Шкоды», была ни много ни мало как создать спортивный автомобиль для 24-часовых гонок в Ле-Мане! Разумеется, речь шла только о выступлении в одном из «младших» классов: двигатель разрабатывался на основе серийного от «Шкоды-440» и имел рабочий объем 1089 см³. Главной его особенностью была алюминиевая головка блока цилиндров с двумя распределительными валами и с двумя свечами на каждый цилиндр. Кроме

того, двигатель получил два горизонтальных карбюратора «Йиков» и систему смазки с сухим картером. Мощность его достигла 92 л. с. при 7700 об/мин (сравним с 50 л. с. у форсированного обыкновенного двигателя «Шкоды-440»). Весьма любопытно была решена конструкция трансмиссии: крутящий момент от расположенного впереди двигателя передавался карданным валом на компактный агрегат у задней оси, состоявший из сцепления, пятиступенчатой коробки передач и главной передачи. Шасси спортивной «Шкоды» было спроектировано на основе пространственной рамы из труб; как передние, так и задние колеса имели независимую подвеску. Колеса ради снижения неподрессоренных масс применили со спицами вместо цельных дисков, а задние тормоза перенесли к главной передаче. Обтекаемый открытый кузов был изготовлен из пластмассы. Снаряженная масса «Шкоды-1100ОНС» составляла около 600 кг. К сожалению, стремление облегчить конструкцию привело к тому, что при мощном двигателе жесткость рамы оказалась недостаточной, и до гонок в Ле-Мане дело так и не дошло. В Млада-Болеславе довольно скоро охладели к своему амбициозному замыслу, так что спортивные «Шкоды» участвовали только в отдельных соревнованиях на короткие дистанции в Восточной Европе, а ленинградские гонки стали для них одним из последних стартов.



Элегантные обводы кузова «Шкоды-1100ОНС»



Двигатель с двумя верхними распределительными валами

Ярослав Бобек за рулем «Шкоды-1100ОНС» во время тренировочных заездов

А что могла противопоставить чехословацкой команде советская? В основном все те же простейшие самоделки на агрегатах «Волги», что и прежде, с теми же весьма скромными характеристиками. Конечно, по мощности некоторые из них превосходили «Шкоды», но лишь за счет вдвое большего рабочего объема, а кроме того, небольшое преимущество в мощности на такой трассе, как Невское кольцо, мало что давало в сочетании с трехступенчатой коробкой передач, девятьюстами килограммами сухой массы, зависимой задней подвеской и обыкновенными дорожными шинами. Выделялись на этом фоне только «Киев-1» из авиационного ОКБ Антонова и два ГАЗ-Спорт-59 из московского таксопарка № 6. Последние представляли собой вполне передовую конструкцию, которая, как и «Киев», имела авиационные корни: ее создал в 1957–1958 гг. на Горьковском автомобильном заводе бывший авиаконструктор А. А. Смолин, а затем три незаконченных автомобиля были проданы в Москву. Шасси ГАЗ-Спорт-59 представляло собой несущий дюралюминиевый кузов, собранный с применением клепки, с малой лобовой площадью и низко расположенным центром тяжести. Подвеска всех колес была независимой. Изначально автомобили предполагалось оснастить двигателями ГАЗ-21 с

впрыском топлива с электронным управлением конструкции ЦНИИТА, однако в конечном итоге впрыск получил только один ГАЗ-Спорт-59, а два других – обыкновенные карбюраторы. В Ленинграде был представлен как раз автомобиль с впрыском под управлением бронзового призера чемпионата СССР Юрия Андреева, а также один из оставшихся с карбюраторами.



Автомобили советской команды в Ленинграде. Слева – два московских ГАЗ-Спорт-59, за ними – КВН-2500С ленинградца Александра Суховея. На переднем плане – «Эстония-3» московского гонщика Юрия Сидорова, за которой видна самоделка Виктора Лапина

ЗИЛ и самоделки

В свободной формуле, как и в случае с «пятисотками», иностранных участников не было, и почти все автомобили этого класса являлись архаичными переднемоторными самоделками на агрегатах «Волги». К сезону 1962 г. конструкторы-любители создали еще несколько образцов этого класса, в принципе ничем не отличавшихся от предшественников: те же конструктивные решения, те же серийные узлы и агрегаты и те же скромные характеристики. К международным гонкам было допущено семь участников на автомобилях такого типа: четверо – на старых ленинградских ГА-22 и ГМ-20 (построенных соответственно в 1958 и 1957 гг.) и трое – на новых конструкциях, появившихся в межсезонье. Две из них были также созданы в Ленинграде. В третьем таксопарке Юрий Вишняков сконструировал для себя новый автомобиль взамен старого, оставленного в спортивном клубе Ленинградского военного округа при уходе оттуда, а в пятом таксопарке по чертежам Вячеслава Косенкова изготовили гоночный КВН-2500Г, очень похожий на несколько увеличенный в размерах КВН-1300Г формулы «Юниор». Новые автомобили ленинградцев были легче и немного мощнее старых, однако не настолько, чтобы получить над ними решающее превосходство. Одновременно работа над гоночными автомобилями развернулась в Тбилиси, где одним из первых последователей Шота Зардиашвили стал его коллега по таксопарку Тенгиз Захаров – именно он составил в международных гонках компанию ленинградцам.



Тенгиз Захаров ремонтирует свой гоночный автомобиль, легко обходясь без домкратов и подъемников. В таком ракурсе хорошо видна несимметричная компоновка автомобиля, выполненная по образцу шахвердовского ГА-22

Восьмым участником в свободной формуле стал эстонец Людвиг Кырге, столь неожиданно одолевший год назад всех своих соперников (кроме, разумеется, Хеймо Хиетаринты на «Ягуаре»), будучи за рулем непривычного ему ГА-22 – он получил такую возможность из-за травмы Валерия Шахвердова. На этот раз никаких непредвиденных случайностей не произошло, и выйти на старт в Ленинграде Кырге предстояло на собственном автомобиле под названием «Старый Тоомас»¹. Хотя в его конструкции также широко использовались агрегаты «Волги» и «Победы», построен он был по среднемоторной схеме и оттого разительно отличался внешне от творений ленинградцев. Характерный внешний вид с выдвинутым вперед местом водителя был обусловлен применением коробки передач и заднего моста от «Победы», которые пришлось соединить карданным валом. В целом «Старый Тоомас» был очень быстр, и лишь невезение помешало в 1960 г. Кырге выиграть на нем если не «золото», то хотя бы «серебро» всесоюзного чемпионата.



Людвиг Кырге за рулем «Старого Тоомаса» (снимок 1961 г.)

Вместе с гоночными автомобилями в заезде свободной формулы старт предстояло принять одному спортивному – новому ЗИЛ-112С. В отличие от предыдущих моделей спортивных ЗИСов и ЗИЛов, он проектировался специально для участия в кольцевых гонках и рекордных заездах и обладал заметно меньшими размерами и массой: если ЗИЛ-112/4, который участвовал в международных гонках 1961 г., весил в снаряженном состоянии 1580 кг, то ЗИЛ-112С – 1400 кг; колесная база 112С была короче на 34 см, колея колес – уже на 25 см. Мощность шестилитрового V-образного двигателя ЗИЛ-111 составляла, как и у 112/4, 220 л. с при 4000 об/мин, однако постоянно велись работы по его дальнейшему форсированию. В результате новый ЗИЛ стал намного быстрее предшественника и в сезоне 1962 г. мог рассчитывать на успехи на кольцевых трассах. Однако тут возникло затруднение: в том году группа спортивных автомобилей без ограничения рабочего объема была исключена из

¹ Старый Тоомас (эст. *Vana Toomas*) – один из главных символов Таллина, флюгер в виде фигурки средневекового солдата на шпилье башни таллинской ратуши.

всесоюзной классификации, а в оставшиеся двухлитровую и трехлитровую группы ЗИЛ-112С, естественно, не попадал. В конце концов техническая комиссия решила допустить его к гонкам в свободной формуле, воспользовавшись тем же самым пунктом правил, что и годом раньше в случае с «Ягуаром» Хиетаринты. Так голубой с белой полосой² ЗИЛ под управлением Виктора Галкина смог выйти на старт на Невском кольце.



ЗИЛ-112С, 1962 г.

Эволюции и революции в формуле «Юниор»

В формуле «Юниор» наиболее существенный прогресс продемонстрировала, как ни странно, именно советская команда. Год назад все разнообразие представленных ею на международных гонках «юниоров» исчерпывалось тремя моделями переднемоторной компоновки: «Москвичом-ГЗ», КВН-1300Г и безмянной самоделкой Хенри Саарма. Теперь же в Ленинграде собралась весьма пестрая коллекция, состоявшая как из усовершенствованных старых моделей, так и из абсолютно новых. Среди последних выделялись два автомобиля «Эстония-5» – это была первая отечественная конструкция, отвечавшая международным, а не национальным требованиям формулы «Юниор». Ее разработали на ТАРЗе Антс Сейлер и Роман Бертелов, используя, по примеру немецких и польских коллег, двигатель и коробку передач от «Вартбурга». Из-за отсутствия опыта работы с этими очень чувствительными к настройкам двухтактными двигателями форсировать их получилось не более чем до 65 л. с. при 5000 об/мин – примерно на 15 л. с. меньше, чем было у зарубежных соперников. Далеко не идеальной оказалась и управляемость: «Эстония-5» вела себя на трассе очень «нервно», и справиться с ней на высокой скорости было нелегко. Первый экземпляр «Эстонии-5» под управлением Энна Гриффеля уже успел в начале августа поучаствовать в чемпионате СССР, второй же – выступать на нем предстояло Сейлеру – срочно закончили в Таллине как раз к международным гонкам.

² Традиционные цвета ДСО «Труд», членами которого являлись работники предприятий автомобильной промышленности. В правилах тех лет существовал пункт об обязательном окрашивании спортивных и гоночных автомобилей в цвета соответствующих спортивных обществ, однако на практике этому правилу следовали далеко не все, а судьи попросту закрывали глаза на его несоблюдение. Команды МЗМА и ЗИЛа были одними из немногих, кто долгое время неукоснительно соблюдал это правило и неизменно окрашивал свои автомобили в белый и голубой цвета.



Команда ТАРЗа готовит свои «Эстонии-5» к тренировкам. Автомобили внешне немного отличаются друг от друга, прежде всего формой носового обтекателя. У первого образца (под номером 28) – Энн Гриффель (в шлеме и куртке) и механик Аксель Тали; над второй «Эстонией» склонился Роман Бертелов

Другой примечательной конструкцией стал НАМИ-074Ю, созданный в секторе скоростных автомобилей московского Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института под руководством конструктора известных рекордных автомобилей «Звезда» А. И. Пельтцера. Задавшись в 1960 г. целью разработать гоночный автомобиль международной формулы «Юниор», там вначале экспериментировали с двигателем воздушного охлаждения ЗАЗ-966 (887 см³), но первые же испытания в следующем году показали, что он абсолютно неконкурентоспособен даже на национальном уровне. Работы были продолжены с использованием традиционного для советской формулы «Юниор» двигателя «Москвич-407», хотя для этого потребовалось кардинально пересмотреть всю конструкцию. Результатом этой работы и стал НАМИ-074Ю. Это был заднемоторный автомобиль с независимой подвеской всех колес, по меркам национальной формулы «Юниор» довольно легкий (сухая масса 510 кг), но недостаточно мощный (65 л. с. при 5200 об/мин). Тем не менее, выступавшему на нем водителю-испытателю НАМИ, многократному рекордсмену СССР Алексею Амбросенкову удалось стать третьим во всесоюзном чемпионате – и это при том, что оба этапа состоялись на скоростных дорожных трассах под Таллином и Каунасом. Возможно, на Невском кольце, где хорошая управляемость всегда значила больше, чем мощность, НАМИ-074Ю смог бы показать себя еще более достойно. К сожалению, уже в тренировках вышел из строя вкладыш одного из шатунов, исправить поломку на месте оказалось невозможным, и на старте пельтцеровский «юниор» так и не появился.



НАМИ-074Ю, укрытый от дождя брезентом; механики осматривают снятый с двигателя коленчатый вал, пытаются понять, возможно ли произвести ремонт на месте. Сзади к НАМИ-074Ю прислонен капот двигателя от НАМИ-041М

В киевском ОКБ Антонова вслед за спортивными автомобилями взялись за гоночные: в 1962 г. на трассах появился «Киев-2» формулы «Юниор». Спроектирован он был по традиционной переднемоторной схеме и на фоне описанных выше новинок выделялся разве что аккуратностью изготовления, видной буквально в каждой мелочи.

Остальные четыре автомобиля, заявленные от советской команды, были уже знакомы зрителям по прошлому сезону: два КВН-1300Г, автомобиль Хенри Саарма и «Москвич-ГЗ», на котором в том году Юрий Чвиров вновь стал чемпионом СССР. К сезону 1962 г. «Москвич» получил новый двигатель

повышенной мощности – за счет установки поршней с выпуклыми днищами, усовершенствованного распредвала и четырех новых карбюраторов ее удалось поднять до 77 л. с. при 5800 об/мин. Среди автомобилей национальной формулы «Юниор» это было наивысшим показателем, однако «Вартбурги» зарубежных соперников в любом случае были мощнее. Кроме того, никуда не делись неустранимые конструктивные недостатки «ГЗ», прежде всего избыточная масса. Все это не внушало оптимизма, и не зря тренер команды МЗМА Р. А. Чертов, подводя итоги всесоюзного чемпионата, незадолго до международных гонок писал в заводской многотиражке: «Мы добились успеха лишь благодаря мощным, надежно работающим двигателям» [11]. Но пока работы над новым гоночным автомобилем³ в отделе главного конструктора находились в начальной стадии, не оставалось ничего иного, как заявить на международные гонки все тот же «ГЗ».

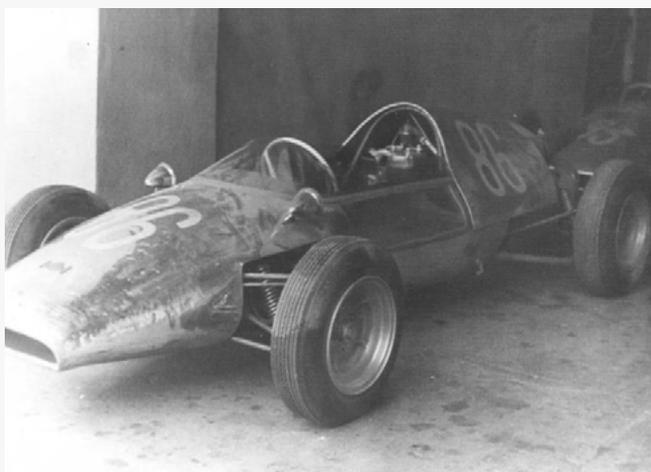


«Киев-2» под управлением Анатолия Аргентова во время тренировочных заездов. Слева видна «Эстония-5» Антса Сейлера, на заднем плане – КВН-1300Г Владимира Зеленкова



«Москвич-ГЗ» в 1962 г. Снимок сделан во время первого этапа чемпионата СССР в начале августа, и за рулем тогда находился Юрий Чвилов. Три недели спустя в международных гонках «Москвич» участвовал под управлением другого заводского гонщика – трехкратного чемпиона СССР Евгения Веретова

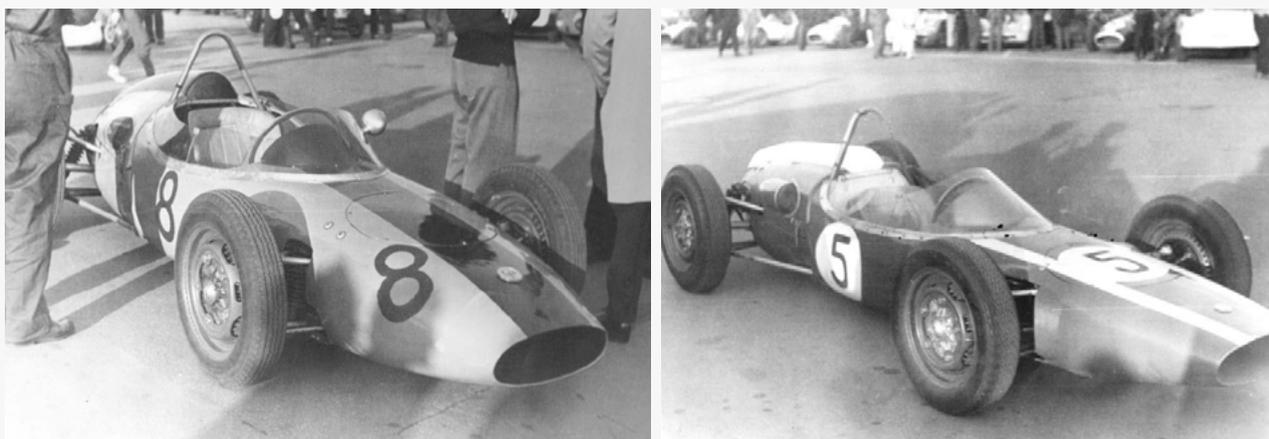
Команды ГДР и Польши прибыли в Ленинград с автомобилями тех же моделей, что и годом раньше. У немецкой команды были четыре одинаковых «цепных "Мелькуса"», которые от образцов постройки 1961 г. немного отличались внешне, были на 8–10 кг легче и на 3–4 л. с. мощнее. Польские гонщики располагали «Раками» той же модели «Юниор I», что уже побывала в Ленинграде годом раньше, и только у одного Янковского был новый «Рак-Юниор II» – результат дальнейшего развития первой модели, направленного на уменьшение аэродинамического сопротивления и улучшение управляемости. Принципиальных различий между первой и второй модификациями не было – все изменения удалось осуществить только за счет использования заложенных в конструкцию резервов снижения массы, лобовой площади и т. п.



Слева – «Мелькус» Ганса-Тео Тегелера перед началом тренировочных заездов. Номер 86 на нем остался от предыдущих соревнований на Заксенринге в ГДР. За ним под номером 83 виден еще один «Мелькус» – Фридера Редляйна. На старт гонок в Ленинграде «Мелькусы» вышли уже под новыми номерами – от 1 до 4 включительно

Внизу слева – «Рак-Юниор I» Лонгина Беляка, справа – «Рак-Юниор II» Ежи Янковского

³ Будущий «Москвич-Г4».



25 августа, суббота

Гонки 1962 г. были организованы по более сложной схеме, нежели предыдущие. На этот раз в каждом классе проводилось по два заезда: первый – в субботу, второй – в воскресенье. За каждый заезд участникам начислялись очки, а общий итог подводился по их сумме. Дистанция каждого заезда составляла двадцать кругов в формуле «Юниор» и шестнадцать – во всех остальных классах. Два самых малочисленных из них – свободную формулу и спортивные автомобили – решено было объединить в одном заезде (разумеется, с сохранением раздельного зачета). Показанные во время тренировочных и контрольных заездов скорости в обоих классах были очень близки, и это обещало постоянную видимую борьбу на трассе между спортивными и гоночными автомобилями, которая могла поднять интерес зрителей к соревнованиям.

На отсутствие зрительского интереса, впрочем, и без того жаловаться не приходилось: на вторые международные автомобильные гонки пришло посмотреть примерно сорок тысяч человек. Это, конечно, было не сравнить с шестьюдесятью тысячами годом ранее, но на этот раз расчеты организаторов собрать столько же зрителей сорвала погода. Над Невском кольцом то собирались тучи и лил дождь, то выглядывало солнце и высушивало асфальт, то дул холодный порывистый ветер с моря, чуть ли не сбивавший людей с ног и выворачивавший наизнанку зонты, то он почти стихал. Вполне вероятно, что многие потенциальные зрители не пришли именно из-за погоды – далеко не все были настолько преданными поклонниками автомобильного спорта, чтобы ради возможности посмотреть на гонки два дня мерзнуть на ветру и мокнуть под дождем на трибунах.

Неустойчивая погода, кстати, могла сильно повлиять на результаты соревнований и дать шанс нашим участникам на более высокие места, но в то же время лишала возможности объективного сравнения нынешних результатов с прошлогодними. Лишь небольшая часть заездов – как тренировочных и контрольных (они состоялись в пятницу), так и собственно гонок – прошла по полностью сухому асфальту. Хронометраж их, кстати, велся с точностью до секунды, а не до десятой доли секунды, как год назад. Отсутствовала и официальная регистрация времени каждого круга каждого участника во время гонки, которая вообще-то должна была быть непременным атрибутом соревнований столь высокого ранга. Подобный подход к хронометражу можно расценивать как еще один шаг назад по сравнению с первыми международными соревнованиями. Ну, а современный исследователь, не найдя в протоколах соревнований данных о времени лучшего круга, лишается обширного и важного пласта информации и вынужден полагаться только на результаты неофициальных замеров времени, которые вели представители команд для своих собственных целей.

Так как в те годы суббота еще была рабочим днем, гонки 25 августа начались вечером, чтобы зрители успели приехать на трассу после окончания рабочего дня. В 17.00 на флагштоке над стартовой площадкой Невского кольца поднялся флаг соревнований. Как обычно, последовала торжественная церемония открытия, и вот уже на старте затарахтели мотоциклетные двигатели пятнадцати автомобилей формулы 3 – как и год назад, «пятысотки» стартовали первыми. Вполне ожидаемо сразу же вперед вырвался Сургучев, которому не нашлось ни единого соперника. Ленинградские болельщики, конечно же, надеялись на своего земляка, действующего чемпиона СССР Юрия Бугрова, но тот не оправдал их надежд и на финише проиграл Сургучеву круг. Вторым в итоге стал москвич Евгений Глухарев, обладатель бронзовой медали всесоюзного чемпионата, а третьим совершенно неожиданно оказался молодой эстонец Мадис Лайв, который проводил за рулем «Эстонии-3» свой первый полный

сезон в гонках и до того высоких результатов не показывал. Будущий шестикратный чемпион СССР и победитель Кубка дружбы социалистических стран всегда славился мастерством езды по мокрой трассе, и здесь, на мало знакомом ему Невском кольце, непогода оказалась ему только на руку. Лайв лишь чуть-чуть не вырвал у Глухарева второе место, отстав от него в итоге всего на секунду.

Ну, а выиграл заезд, естественно, Сургучев, который на каждом круге опережал Глухарева, Лайва и остальных как минимум на восемь секунд. Свой быстрейший круг он прошел за 1 мин 46 с, что было сравнимо с результатами финнов Сеппо Риккиля и Хеймо Хиетаринты во время первых международных гонок. (Не будем забывать и про разницу в погодных условиях: год назад погода стояла просто идеальная, а на этот раз лужи на трассе должны были отнять у Сургучева немало секунд.) Проще говоря, НАМИ-041М с новым двигателем действительно оказался непобедимым, и соперники могли надеяться теперь лишь на сход Сургучева из-за какой-нибудь поломки в воскресной гонке.

Результаты первого заезда формулы 3

Дистанция гонки: 16 кругов (52,800 км)					
Стартовали: 15					
Получили зачет в итоговом протоколе: 9					
Место	Старт. номер	Участник	Кол-во кругов	Зачетное время	Средняя скорость, км/ч
1	9	Г. Сургучев	16	29 мин 34 с	107,15
2	18	Е. Глухарев	16	31 мин 01 с	102,14
3	4	М. Лайв	16	31 мин 02 с	102,08

Короткий перерыв – и был дан старт второму заезду, в котором участвовали вместе спортивные автомобили и гоночные автомобили свободной формулы. Гонку возглавили три ленинградца: действующий чемпион СССР Юрий Вишняков, бронзовый призер всесоюзного чемпионата Лев Гордон и занявший в нем четвертое место Владимир Новожилов – все трое на гоночных самоделках. К этому трио присоединился и Фоусек на своей «Шкоде». В контрольных заездах он показал лучший результат в классе спортивных автомобилей, стартовал из первого ряда и к конкуренции с ленинградцами отнесся вполне серьезно, хотя они и шли в зачете другого класса. Лишь некоторое время спустя тем удалось отодвинуть его назад и вплотную заняться выяснением отношений между собой. Вишняков бесшумно вел гонку, однако Гордон нагонял его с каждым кругом. Вскоре Гордон выбрался на дистанцию прямой атаки и тут же попробовал обогнать лидера. Но мокрая трасса не прощает излишней горячности: КВН Гордона развернуло, и он не только упустил Вишнякова, но и остался позади Новожилова. Армейский спортсмен шел по трассе более рассудительно, решив, что второго места ему будет достаточно, и на финише отстал от Вишнякова на десять секунд. Гордон сделал все возможное, чтобы догнать как его, так и успешного под шумок вновь проскочить вперед Фоусека, но до конца гонки успел опередить только «Шкоду» чеха, а от Новожилова его отделило шесть секунд. Все остальные в зачете свободной формулы либо отстали более чем на минуту, либо сошли с дистанции. Среди неудачников оказался и Галкин: у ЗИЛа разрушился диск одного из колес. На ступице осталась только центральная часть диска, а само колесо отлетело. Галкин прошел еще некоторое расстояние на трех колесах, рассчитывая все-таки добраться до близкого финиша, однако после нескольких заносов предпочел сойти. Осмотр остальных колес показал, что во всех дисках имеются трещины, и во избежание новых аварий в воскресенье на трассе ЗИЛ-112С уже не появился.

Лучший круг Вишнякова в ходе гонки равнялся 1 мин 48 с – это было примерно столько же, сколько показал он сам годом раньше, однако, если учесть лужи на асфальте, можно было предположить, что по сухой трассе Юрий шел бы на две-три секунды быстрее. Обращает на себя внимание тот факт, что Сургучев на «пятисотке» оказался лучше Вишнякова на 2,5-литровом автомобиле свободной формулы и по средней скорости на дистанции, и по скорости лучшего круга. Это можно было бы списать на стечение обстоятельств – характерную трассу, где мощность двигателя не являлась решающим фактором успеха, и неустойчивую погоду, – если бы немного позднее, в самом конце сезона, Сургучеву не удалось совершить подобное на длинных прямых скоростного дорожного треугольника под Минском. Это заставляло подходить к оценке модернизированного НАМИ-041М с оптимизмом – подробно об этом будет сказано далее.

Результаты первого заезда свободной формулы

Дистанция гонки: 16 кругов (52,800 км)					
Стартовали: 9					
Получили зачет в итоговом протоколе: 6					

Место	Старт. номер	Участник	Кол-во кругов	Зачетное время	Средняя скорость, км/ч
1	9	Ю. Вишняков	16	30 мин 01 с	105,54
2	5	В. Новожилов	16	30 мин 11 с	104,96
3	11	Л. Гордон	16	30 мин 17 с	104,61



Победители первого заезда в зачетах свободной формулы и спортивных автомобилей Юрий Вишняков и Мирослав Фоусек

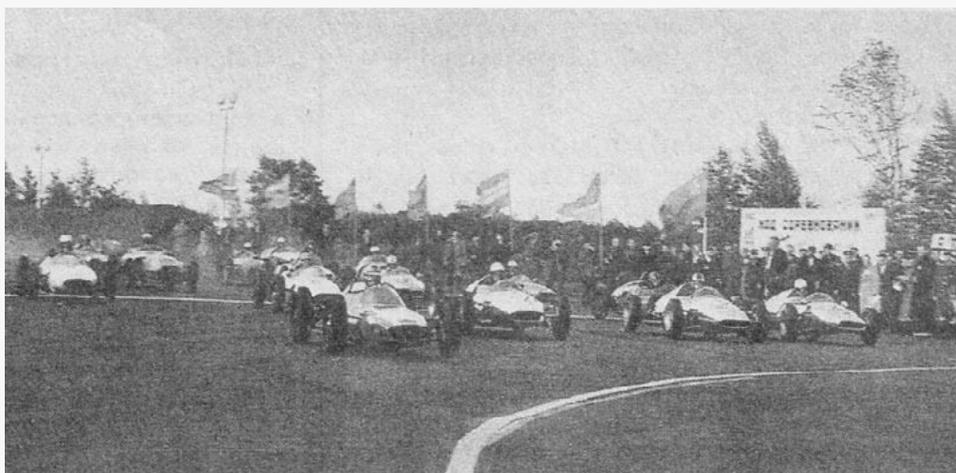
В зачете спортивных автомобилей победителем стал Фоусек, а вот товарищ по команде не сумел поддержать его успех. В то время как «Шкода» под пятьдесят девятым номером шла впереди, время от времени даже вклиниваясь между гоночными автомобилями ленинградских спортсменов, другая, под номером 58, принимала старт из последнего ряда. Бобеку очень не повезло в контрольных заездах: не успел он закончить свой первый мерный круг, как в двигателе его «Шкоды» оборвался шатун. Блок цилиндров получил такие повреждения, что единственным выходом была замена двигателя на запасной. Дело это было долгое, и в контрольных заездах Бобек на трассу больше не вышел. Теперь он пытался наверстать упущенное, продираясь сквозь ряды советских гонщиков, но подняться выше четвертого места в своем классе с почти круговым отставанием от Фоусека ему не удалось.

Но и для Фоусека гонка сложилась не слишком просто. Опытнейший ленинградец Александр Суховой, давно изучивший домашнюю трассу до последнего сантиметра, сумел противопоставить техническому преимуществу «Шкоды» собственный опыт и тактическую мудрость. Он шел немного поодаль от Фоусека примерно в том же темпе, и было ясно, что любой просчет чехословацкого гонщика, попавшего в самую гущу борьбы лидеров свободной формулы, он тут же обернет себе на пользу. Но, к сожалению, так продолжалось недолго: из-за неполадок в двигателе Суховой понемногу начал терять скорость, Фоусек уехал вперед, и ленинградцу пришлось удовлетвориться вторым местом почти в сорока секундах позади.

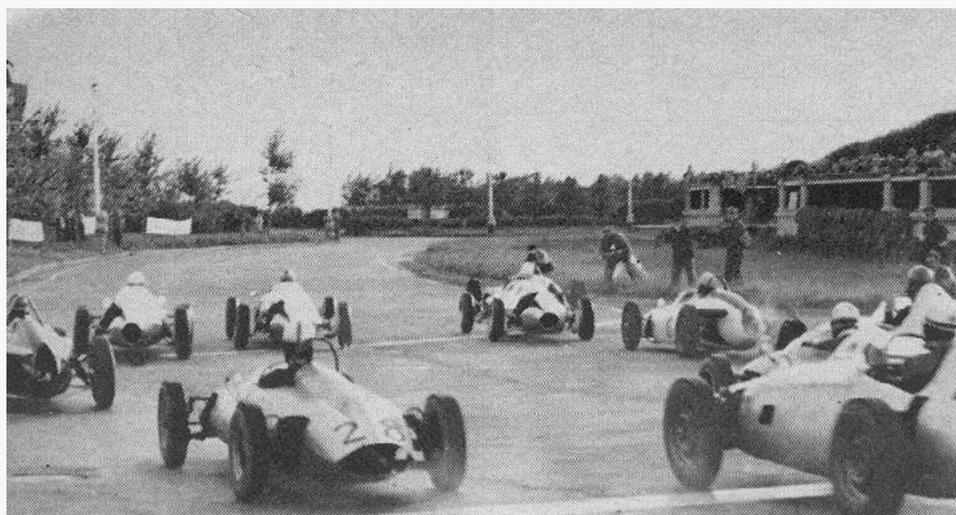
Результаты первого заезда спортивных автомобилей

Дистанция гонки: 16 кругов (52,800 км)					
Стартовали: 11					
Получили зачет в итоговом протоколе: 10					
Место	Старт. номер	Участник	Кол-во кругов	Зачетное время	Средняя скорость, км/ч
1	59	М. Фоусек	16	30 мин 20 с	104,44
2	57	А. Суховой	16	30 мин 58 с	102,30
3	75	Ю. Марков	16	31 мин 19 с	101,16

Наконец, когда солнце уже клонилось к закату, настало время первого старта формулы «Юниор» – гонки, которую ждали с наибольшим нетерпением. В контрольных заездах лучшим оказался Янковский на своем новом «Раке», рядом с ним в первом ряду встали немецкие гонщики: Мелькус, Редлайн и Тегелер. Во втором ряду разместились Вейнер, Финдейзен и Беляк. Как и прежде, советские «юниоры», в том числе и «Эстонии-5», на которые возлагались немалые надежды, оказались в последних рядах.



Старт первого заезда формулы «Юниор». Янковский выходит вперед, чуть поодаль бок о бок идут три «Мелькуса»



Тот же момент с противоположного ракурса. Под номером 28 – «Эстония-5» Энна Гриффеля, справа – КВН-1300Г грузинского спортсмена Якова Вартпатрикова

После стартового сигнала красно-белый «Рак» Янковского вышел вперед, вплотную за ним пристроился Мелькус на своей серебристой машине. В этой паре установилось своеобразное равновесие: поляк быстрее проходил повороты, но на скоростных дугах большого и малого радиусов несколько лишних лошадиных сил, которые сумел в межсезонье дополнительно выжать из своего «Вартбурга» Мелькус, давали о себе знать, и расстояние между соперниками снова сокращалось. Так продолжалось почти девять кругов. Мелькус пока не пытался обогнать Янковского, лишь присматриваясь к его слабым местам, а тот, убедившись, что его попытки уйти в отрыв не имеют успеха, постепенно перешел к более рискованному стилю езды. Вскоре это дало о себе знать: на торможении перед последним поворотом, носившим красноречивое название «Острый», Янковский ошибся при торможении, «Рак» вынесло за пределы трассы и развернуло. Мелькус остался впереди без единого соперника – за первую половину гонки они на пару с Янковским создали себе такой отрыв от всех остальных, что беспокоиться насчет них уже совершенно не стоило.

Гонка тем временем теряла участников. Сошел из-за неполадок своей еще слишком «сырой» «Эстонии-5» Антс Сейлер. Тут же остановился и Фридер Редляйн – отказал двигатель. Три круга спустя выбыл из гонки «Москвич» Евгения Веретова, у которого оторвался конденсатор в системе зажигания. Ближе к финишу сошли еще два представителя ГДР: Тегелер и Финдейзен (он, впрочем, после своей аварии все-таки был классифицирован в финишном протоколе последним, девятым). Из всей немецкой команды на трассе остался один только Мелькус, и теперь общекомандный результат ГДР в первый день соревнований всецело зависел от того, сумеет ли он дойти до финиша. Убедившись благодаря сигналам механиков с края трассы, что его первому месту никто не угрожает, он несколько сбросил темп и прошел оставшиеся круги более или менее спокойно, щадя свой двигатель. Янковский после своего досадного вылета вернулся в гонку и шел очень быстро, однако всерьез пытаться догнать Мелькуса было уже поздно. Под конец гонки он оказался в окружении тройки своих соотечественников, отстававших от него на круг. Четыре «Рака» пересекли финишную черту почти равномерной чередой – польская команда в полном составе заняла места со второго по пятое.

Ну, а наши? Лучшим из них стал Хенри Саарм, пришедший к финишу вслед за поляками, проиграв последнему из них около минуты и отстав от Мелькуса на круг. Седьмым, в двух кругах позади победителя, финишировал Гриффель. «Эстония-5» пока явно не оправдывала ожиданий.

Результаты первого заезда формулы «Юниор»

Дистанция гонки: 20 кругов (66,000 км)					
Стартовали: 15					
Получили зачет в итоговом протоколе: 9					
Место	Старт. номер	Участник	Кол-во кругов	Зачетное время	Средняя скорость, км/ч
1	1	Х. Мелькус	20	34 мин 01 с	116,41
2	5	Е. Янковский	20	34 мин 24 с	115,12
3	6	А. Вейнер	19	34 мин 11 с	110,05

Первый день соревнований завершился. Мог быть доволен своей победой Мелькус, радовались отличному командному результату польские гощики, сдержанно улыбался чешский ветеран Фоусек... Лишь нашим гонщикам было нечему радоваться: в тех двух заездах, где им довелось сойтись в борьбе с зарубежными соперниками, им не только не удалось победить, но даже (за исключением, пожалуй, одного Суховея) составить коллегам из Польши, ГДР и Чехословакии сколько-нибудь серьезную конкуренцию. Оставалось только ждать заключительных воскресных заездов, которые должны были окончательно показать, насколько именно велико наше отставание и удалось ли его хотя бы немного сократить по сравнению с первой пробой сил годом ранее.

26 августа, воскресенье

На следующее утро погода стала еще хуже. Дождь шел почти без перерыва, а ветер усилился настолько, что проводить заезды стало просто опасно. Уже звучали предложения отложить заезды, но, к счастью, к половине третьего – назначенному времени старта первой воскресной гонки – погода улучшилась. Правда, это произошло не вдруг, и гонка формулы 3, которая вновь открывала программу дня, прошла еще по мокрой трассе.

Разумеется, и на этот раз никто не смог бросить вызов Сургучеву. Стартовав первым (участники выстраивались на старте согласно результатам первого заезда), первым он и финишировал. Шансов на победу у гонщиков на «Эстониях» не было никаких. Из них лучшим, как и в субботу, стал Глухарев. Без сомнения, ему мог бы доставить немало хлопот Лайв, но тот, к сожалению, из-за какой-то поломки выйти на старт не смог. В конце концов, проиграв Сургучеву почти круг, третье место занял рижанин Виктор Тягуненко. Бугров вновь не блистал и закончил заезд предпоследним, в круге позади победителя.

Результаты второго заезда формулы 3

Дистанция гонки: 16 кругов (52,800 км)					
Стартовали: 11					
Получили зачет в итоговом протоколе: 8					
Место	Старт. номер	Участник	Кол-во кругов	Зачетное время	Средняя скорость, км/ч
1	9	Г. Сургучев	16	31 мин 25 с	100,84
2	18	Е. Глухарев	16	32 мин 50 с	96,49
3	24	В. Тягуненко	16	33 мин 30 с	94,57

К старту второго заезда – объединенного для гоночных автомобилей свободной формулы и спортивных автомобилей – дождь окончательно прекратился, выглянуло солнце, и асфальт стал постепенно просыхать. На старт вышло шестнадцать участников, которых также расставили на стартовой площадке по результатам первого заезда. Так как зачет велся отдельный, критерием было не занятое место, а показанная на дистанции средняя скорость, а так как скорости в обоих классах были примерно равными, гоночные и спортивные автомобили распределились на старте почти равномерно. Первые три места в первом ряду занимали Вишняков, Новожилов и Гордон, рядом с ними стояла «Шкода» Фоусека. Его товарищу по команде досталось место только в третьем ряду.

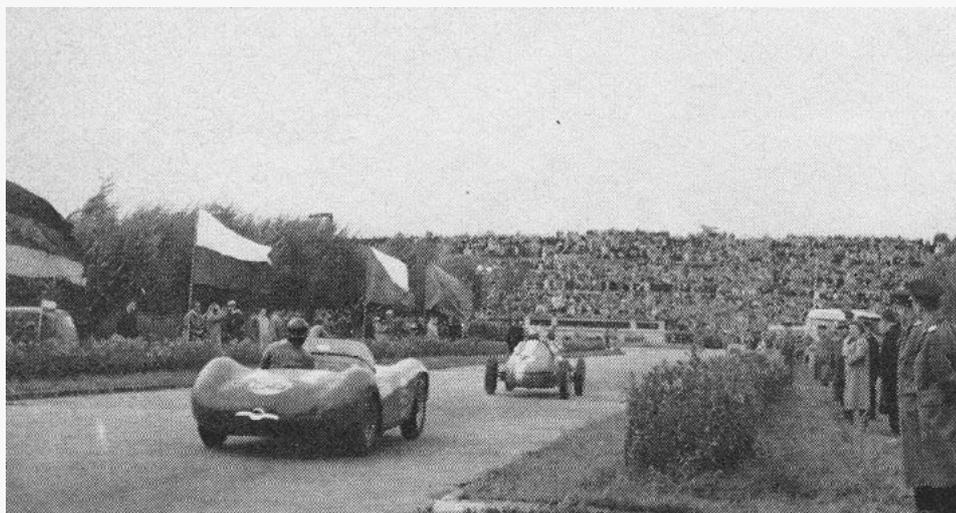
Тут надо сказать, что Вишняков стартовал не на своем автомобиле – незадолго до старта в нем неожиданно сломалась полуось. Тогда на помощь Юрию пришел Людвиг Кырге, предложивший ему свой «Старый Тоомас». Отказываясь, таким образом, от участия в воскресном заезде, Людвиг мало что терял: в субботу он сошел уже на первых кругах и оттого на хороший результат в общем зачете не

претендовал. Так или иначе, его поступок стал примером спортивного благородства, которому Кырге не изменял на протяжении всей своей спортивной карьеры. Вишняков, конечно, отказываться от великодушного предложения коллеги не стал. Хотя среднемоторный «Старый Тоомас» вел себя на трассе совершенно не так, как классические переднемоторные самоделки, Вишняков сумел быстро приспособиться к нему и возглавил гонку. Сразу же за ним держался Новожилов. Гордон, в отличие от субботнего заезда, побороться с этой парой не мог: его двигатель работал с перебоями, так что, стартовав одним из первых, он пришел к финишу последним с почти двухминутным отставанием от победителя. А победителем этим стал вовсе не Вишняков, хотя, казалось бы, именно к тому все и шло. Большую часть дистанции Юрий провел впереди, но тут у него тоже закапризничал двигатель. Скорость упала, а отрыв от Новожилова был не настолько велик, чтобы благодаря ему удержать первое место на оставшихся кругах. Зеленый ГА-22 проскочил вперед в одном из поворотов и принялся быстро удаляться. Вишнякову оставалось только с досадой смотреть Новожилову вслед и, проезжая на каждом круге мимо своих механиков, делать в их адрес красноречивые жесты. Хотя винить их в произошедшем определенно не стоило: как-никак, Вишняков ехал на чужом автомобиле, с которым они никогда прежде дела не имели. А кроме того, если бы не Кырге, Вишняков вообще не смог бы выйти на старт, а второе место – это все же было лучше, чем ничего.

Результаты второго заезда свободной формулы

Дистанция гонки: 16 кругов (52,800 км)					
Стартовали: 6					
Получили зачет в итоговом протоколе: 6					
Место	Старт. номер	Участник	Кол-во кругов	Зачетное время	Средняя скорость, км/ч
1	5	В. Новожилов	16	29 мин 54 с	105,95
2	9	Ю. Вишняков	16	30 мин 05 с	105,31
3	6	Ю. Протасов	16	30 мин 30 с	103,87

Не менее напряженно сложилась гонка в классе спортивных автомобилей. Здесь, как и днем раньше, показывал класс Суховой с той лишь разницей, что теперь ему приходилось выдерживать борьбу не с одной, а с обеими «Шкодами». Великолепно стартовавший Бобек на первом же круге совершил несколько смелых обгонов и догнал Фоусека с Суховеем. Последний сдаваться не собирался и удерживал за собой второе место – но лишь до тех пор, пока у него не заклинило двигатель. Со сходом Суховея все надежды нашей команды выиграть в поединке с зарубежными соперниками хотя бы один заезд исчезли. Две «Шкоды» остались впереди с внушительным преимуществом, и догнать их было явно не под силу никому другому. Так и случилось: Бобек выиграл заезд, опередив Фоусека на предпоследнем круге, ставший третьим москвич Рудольф Гольдин из второго таксопарка проиграл чехам уже полминуты, а все остальные отстали от Гольдина как минимум еще на столько же. Мог рассчитывать на хороший результат действующий чемпион СССР Юрий Яковлев (как и Суховой, работник ленинградского таксопарка № 1), однако и его преследовали неполадки в двигателе, так что к финишу он пришел с круговым отставанием.

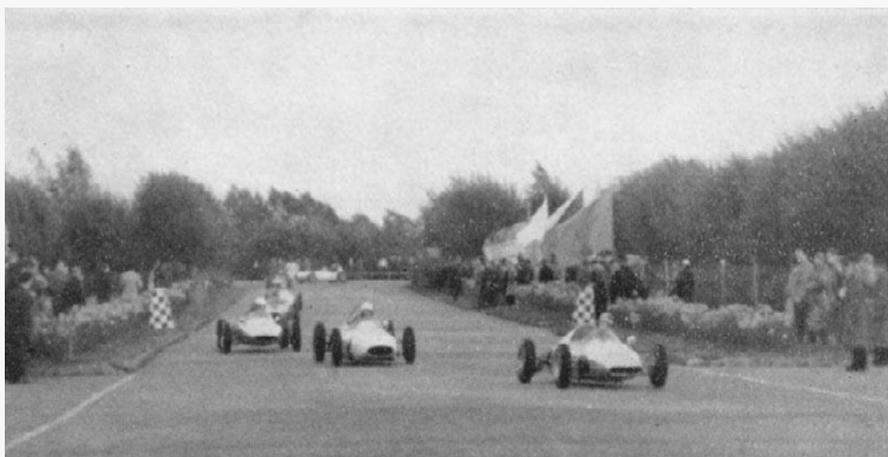


Момент объединенного заезда гоночных и спортивных автомобилей. Иво Ханге на ГМ-20 только что обогнал на круг Юрия Яковлева на КВН-2500С

Результаты второго заезда спортивных автомобилей

Дистанция гонки: 16 кругов (52,800 км)					
Стартовали: 10					
Получили зачет в итоговом протоколе: 9					
Место	Старт. номер	Участник	Кол-во кругов	Зачетное время	Средняя скорость, км/ч
1	58	Я. Бобек	16	30 мин 27 с	104,04
2	59	М. Фоусек	16	30 мин 29 с	103,93
3	65	Р. Гольдин	16	31 мин 00 с	102,19

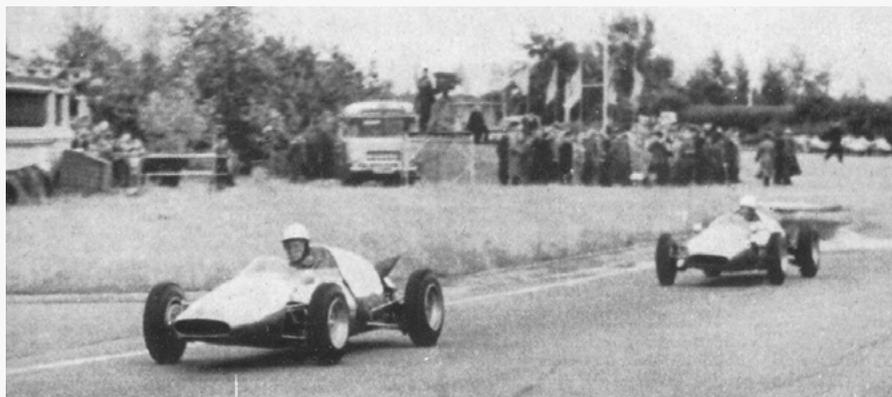
Заключительный заезд – второй для формулы «Юниор» – начался с аварии. На первом же круге «Рак» Янковского занесло в повороте, и ему в бок тут же воткнулся носом «Мелькус» Редляйна. Оба автомобиля от столкновения выбросило прямо на деревья и изрядно помяло, но при этом, к счастью, их водители не пострадали. Янковский, выбравшись из кокпита, уже пошел было подалее от трассы, но подбежавшие к нему санитары потащили его в машину скорой помощи – они заметили, что тот при ходьбе заметно хромал. На разъяснения, что хромота – это оставшееся на всю жизнь последствие давней аварии в мотоспорте (из-за чего, собственно, Янковский и переключился на автомобильные гонки), а не результат нынешнего столкновения, ушло немало времени. Когда же, освободившись от «опеки», Янковский вернулся к своему разбитому «Раку», он обнаружил, что кто-то успел снять с него тахометр английской фирмы «Смит». Тахометры были тогда для наших конструкторов-любителей острейшим дефицитом – серийные советские автомобили их не имели, использовать продукцию иностранных фирм имели возможность очень немногие счастливицы, а авиационные тахометры раздобыть было крайне трудно, – и, по-видимому, кто-то не устоял перед искушением (хотя, конечно же, такой мотив ни в коей мере не оправдывает поступок). Найти прибор, естественно, не удалось; на чьем автомобиле он в конце концов нашел себе место, тоже осталось неизвестным.



Начало заезда. «Мелькусы» и «Раки» идут вперемежку. На заднем плане едва виден автомобиль Хенри Саарма – быстрейшего из советской команды в формуле «Юниор»

Гонка между тем продолжалась своим чередом. Первым, как и накануне, шел Мелькус. Внешне у него все было в порядке, но зрители не могли видеть, как он то и дело с беспокойством поглядывал на указатель температуры воды, которая росла с каждым кругом. Мелькус знал причину – незадолго до старта двигатель пришлось разбирать для ремонта, времени оставалось в обрез, и при поспешном наполнении радиатора в системе охлаждения образовалась воздушная пробка, – но сделать уже ничего не мог. Уже на половине дистанции температура вплотную подобралась к точке кипения, и он был вынужден снизить скорость. Созданный на первых кругах отрыв от преследователей стал таять. К счастью для Мелькуса, вторым шел его соотечественник Тегелер. Пропустив его вперед, Мелькус пристроился следом в аэродинамической тени – это позволило ему немного сбросить обороты двигателя, но держать при этом более или менее приемлемый темп. Тегелер, понимая, что «тащит» за собой лидера команды, старался соразмерять свою скорость со скоростью, на которую он был способен, и пара «Мелькусов» проходила вплотную друг к другу круг за кругом. Однако незадолго до финиша стало ясно, что Тегелер, действуя таким образом, рискует лишиться победы – сзади пару немцев быстро догонял Вейнер. Механики дали сигнал Тегелеру увеличить скорость, и предоставленный сам себе Мелькус теперь мог рассчитывать только на удачу. Температура воды вновь стала расти, достигнув на последнем круге ста градусов, и из строя вышел один из цилиндров. Вейнер мчался изо всех сил, почувствовав возможность попасть на второе место, и к концу дуги большого радиуса настиг Мелькуса. У него оставалась единственная возможность для обгона – в «остром» повороте, и он ею воспользовался. Но у «умирающего» двигателя Мелькуса еще хватило сил, чтобы удержать автомобиль рядом с «Раком» поляка – рядом и чуть-чуть впереди. Как вспоминал Мелькус, финишную черту он

пересек менее чем в метре перед Вейнером, так что секунда между ними в официальном протоколе заезда – не более чем следствие низкой точности хронометража, из-за которой в протокол просто невозможно было вписать разницу менее секунды.



Ганс-Тео Тегелер обгоняет Хайнца Мелькуса и возглавляет гонку

Сразу после финиша автомобиль Мелькуса испустил облако дыма – двигатель вышел из строя окончательно. Но дело было сделано: даже не дожидаясь официального подсчета очков, Мелькус мог сказать, что по результатам двух заездов стал победителем соревнований. Как выяснилось вскоре, вообще-то он мог бы пропустить Вейнера вперед и все равно остаться с лучшей суммой очков, но в горячке гонки ему явно было не до арифметических подсчетов.

Результаты второго заезда формулы «Юниор»

Дистанция гонки: 20 кругов (66,000 км)					
Стартовали: 14					
Получили зачет в итоговом протоколе: 9					
Место	Старт. номер	Участник	Кол-во кругов	Зачетное время	Средняя скорость, км/ч
1	4	Г.-Т. Тегелер	20	34 мин 32 с	114,67
2	1	Х. Мелькус	20	35 мин 03 с	112,98
3	6	А. Вейнер	20	35 мин 04 с	112,93

Лучшим из советской команды, как и накануне, стал Саарм – шестое место, один круг отставания. Веретову на «Москвиче» после ремонта двигателя удалось финишировать седьмым. Вновь бесславно окончилась гонка для новых автомобилей ТАРЗа: Гриффель вообще не смог стартовать, а Сейлер был на финише последним в трех кругах позади Тегелера.

Время подводить итоги

Закончился последний заезд, и, пока перед трибунами проходили показательные заезды на картах – картинг в СССР существовал только второй сезон, так что зрелище «моторизованных тележек» ленинградской публике было еще в диковинку, – судейская коллегия, обложившись протоколами, принялась спешно подсчитывать итоговые суммы очков за оба дня соревнований. С формулой 3 все было просто: у Сургучева – две победы и итоговое первое место, у Глухарева – два вторых места и второе итоговое. Третьим в итоге стал Тягуненко: хотя в первом заезде он финишировал далеко позади лидеров, это принесло ему два очка, которые и позволили ему опередить двух ленинградских гонщиков и Лайва. Последний с пятью очками расположился в итоговом протоколе на шестом месте, а всего очки в формуле 3 получили девять участников.

Итоговые результаты личного зачета в формуле 3

Место	Участник	1 заезд		2 заезд		Сумма очков
		Место	Очки	Место	Очки	
1	Г. Сургучев	1	8	1	8	16
2	Е. Глухарев	2	6	2	6	12
3	В. Тягуненко	6	2	3	5	7

В свободной формуле Новожилов и Вишняков набрали равное количество очков – у каждого в активе было по победе и по второму месту. На такой случай было предусмотрено распределение мест по «правилу последнего этапа», за два года уже хорошо отработанному во всесоюзных чемпионатах. Новожилов, как показавший лучший результат в заключительном заезде, был объявлен победителем. Вишняков остался вторым, а следом за ним расположились сразу три гонщика, также набравшие

одинаковое количество очков. Снова вступило в действие «правило последнего этапа», по которому третье место присудили Юрию Протасову. Всего в свободной формуле очки получили семь участников.

Итоговые результаты личного зачета в свободной формуле

Место	Участник	1 заезд		2 заезд		Сумма очков
		Место	Очки	Место	Очки	
1	В. Новожилов	2	6	1	8	14
2	Ю. Вишняков	1	8	2	6	14
3	Ю. Протасов	6	2	3	5	7

Не принесло неожиданностей распределение мест в зачете спортивных автомобилей – гонщики «Шкоды» заняли первые два места, а лучшим из советских спортсменов стал Юрий Марков на ГАЗ-Спорт-59. Хотя во втором заезде он оказался не в состоянии претендовать на высокие места, добытое накануне третье место поставило его на такую же позицию в общем зачете. Суховею досталось только шестое место, а всего очки в этом классе получили девять участников.

Итоговые результаты личного зачета в классе спортивных автомобилей

Место	Участник	1 заезд		2 заезд		Сумма очков
		Место	Очки	Место	Очки	
1	М. Фоусек	1	8	2	6	14
2	Я. Бобек	4	4	1	8	12
3	Ю. Марков	3	5	5	3	8

В формуле «Юниор», как уже было сказано, победителем стал Мелькус. Второе место за счет стабильных выступлений занял Вейнер: ни в субботу, ни в воскресенье он не претендовал на победу, однако двух третьих мест ему оказалось вполне достаточно, чтобы подняться на вторую ступень пьедестала почета. Победа Тегелера сделала его третьим призером. Саарм, дважды занявший шестое место, по сумме очков оказался седьмым. Замкнул таблицу Гриффель, с одним набранным очком расположившийся на одиннадцатом месте.

Мелькус получил также кубок польской спортивной делегации, предназначенный для победителя в формуле «Юниор». Ему же достался еще один приз, установленный журналом «За рулем» за абсолютно лучшую скорость, показанную во время соревнований, без учета класса автомобиля.

Итоговые результаты личного зачета в формуле «Юниор»

Место	Участник	1 заезд		2 заезд		Сумма очков
		Место	Очки	Место	Очки	
1	Х. Мелькус	1	8	2	6	14
2	А. Вейнер	3	5	3	5	10
3	Г.-Т. Тегелер	сх	0	1	8	8

Как и в прошлый раз, велись также командные зачеты: среди стран-участниц и среди клубных команд. Несмотря на неудачное выступление наших гонщиков в формуле «Юниор» и в классе спортивных автомобилей, в национальном зачете победа досталась советской команде, причем с солидным преимуществом по очкам. Впрочем, объясняется это очень просто. Согласно положению о проведении соревнований, в зачет каждой национальной команде шли результаты четырех ее членов в любых классах. Так как в формуле 3 и свободной формуле иностранных участников не оказалось, это и решило все: в командную заявку включили Сургучева, Гордона и Вишнякова. Четвертым в ней значился Суховой – в нормальных условиях преимущество «Шкод» было неоспоримо, но из-за поломки двигателя у Бобека в пятницу можно было рассчитывать побороться за второе место. Хотя ожидания эти не оправдались, общая сумма советской команды все равно оказалась наибольшей, причем с внушительным преимуществом.

Результаты командных зачетов

Национальный зачет			Зачет клубных команд		
Место	Команда	Кол-во очков	Место	Команда	Кол-во очков
1	СССР	43	1	«Шкода» (Чехословакия)	26
2	ГДР	26	2	Спортивный клуб армии (Ленинград), 1 команда	21
3	Чехословакия	26	3	Ленинградское упр-е автотранспорта, 2 команда	21
4	Польша	26			

Крайне любопытная ситуация сложилась с распределением остальных мест: все три команды гостей набрали равное количество очков. На этот случай правила предусматривали распределение итоговых мест по количеству занятых в заездах первых, вторых, третьих и т. д. мест. Польская команда, не одержавшая ни одной победы, по этому правилу оказалась последней, четвертой, а вот за распределение второго и третьего мест развернулась упорная «борьба» – разумеется, лишь на бумаге. Представители ГДР выиграли оба заезда формулы «Юниор», а Чехословакии – оба заезда спортивных автомобилей. У немцев было одно второе место (Мелькус во втором заезде), но и у чехов – тоже одно второе место (Фоусек во втором заезде). Третьи места представители ни одной, ни другой команды не занимали. Четвертых мест у каждой команды было тоже по одному: у Финдейзена во втором заезде и у Бобека в первом. На этом результаты гонщиков «Шкоды» иссякли, а в запасе у немцев нашлось девятое место Финдейзена в первом заезде – то самое, полученное после аварии. Оно и решило все: второе место присудили команде ГДР, Чехословакия осталась на третьем. Хотя, по справедливости говоря, следовало бы отдать второе место чехам, ведь свою сумму очков они набрали вдвоем, а не вчетвером, как их соперники. К сожалению, такого пункта в правилах не было. Компенсацией Бобеку и Фоусеку послужила победа в зачете клубных команд – тут конкурентов им не нашлось.

Советское «кольцо» на распутье

Вторые международные кольцевые гонки в СССР, как и первые, дали немало материала для размышлений – и, надо сказать, размышлений по-прежнему невеселых. Эти соревнования стали фактически шагом назад по сравнению с предыдущими – на первый взгляд все было точно так же, как и годом ранее, но при более внимательном рассмотрении выявлялось много минусов. Об этом уже говорилось выше, но стоит здесь снова привести аргументы в пользу этой точки зрения, на этот раз собрав их воедино. Во-первых, это, конечно же, отсутствие участников из Западной Европы. Во-вторых, это сокращение доли зарубежных участников вообще (причем ответственность за это целиком лежит на организаторах, выславших, как мы помним, приглашения всего на четыре участника от каждой из трех стран). В-третьих, как результат, два заезда из шести состоялись вообще без участия гостей. В-четвертых, опять-таки как результат, снижение зрительского интереса – хотя холодная и дождливая погода тут тоже сыграла свою роль, многие потенциальные зрители могли отказаться от присутствия на гонках именно потому, что в них было мало иностранных участников, а своих, советских гонщиков болельщики и без того имели возможность неоднократно видеть на трассах. В-пятых, хронометраж с точностью до секунды и отсутствие замеров времени каждого круга были определенно регрессом по сравнению с гонками 1961 г.

Ну и, разумеется, вновь не давали поводов для радости результаты гонок. Хотя провести прямое сравнение с первыми международными соревнованиями возможно было только в одном классе – формуле «Юниор», – все равно было очевидно, что за прошедший год, несмотря на все усилия, отставание советской команды несколько не уменьшилось. Ее гонщики смогли выиграть сами у себя по сравнению с первыми международными гонками по две-три секунды на каждом круге, но Мелькус, Янковский и их друзья в межсезонье также не сидели сложа руки. Поэтому отставание от них оставалось по-прежнему удручающе большим, доходя до десяти секунд на круге.

Обстоятельный анализ причин нового поражения был проведен тренером ЦАМКа по автоспорту Ю. В. Гофманом в официальном отчете о прошедших соревнованиях и в статье председателя международного жюри соревнований А. А. Сабина, опубликованной в журнале «За рулем» [9]. Как и следовало ожидать, оба в один голос называли такой причиной низкий технический уровень автомобилей, которыми располагали наши гонщики. Серийные двигатели от «Москвича» и «Волги» были слишком тяжелы и маломощны, да к тому же форсированы в основном кустарными способами, «на глазок», так как испытательные стенды имелись только у МЗМА и НАМИ. Из-за широкого использования наряду с двигателями других серийных узлов, сделанных с большим запасом прочности и без экономии металла, и отсутствия точного расчета при проектировании наши гоночные и спортивные автомобили получались слишком тяжелыми и трудноуправляемыми, имели высоко расположенный центр тяжести и большой коэффициент аэродинамического сопротивления. Сабинин в своей статье, помимо описания общего положения дел, приводил и конкретные меры по преодолению отставания: отказ от применения серийных подвесок как совершенно не отвечающих условиям гонок; уменьшение габаритных размеров автомобилей, в первую очередь снижение высоты; разработка новых, более эффективных и надежных тормозов (очевидно, имелись в виду тормоза дискового типа). Наконец, совершенно необходимым шагом являлось создание высокофорсированных двигателей с верхним расположением распределительных валов, так как от серийных отечественных двигателей с клапанными

механизмами типа OHV или даже SV (!) высокой литровой мощности ожидать было невозможно, а коренная переделка газораспределительного механизма спортсменам-одиночкам или даже целым спортивным коллективам была не под силу. Следовательно, заключал Сабинин, «создание высокофорсированных двигателей на базе серийных образцов должно стать делом чести автомобильных заводов и научных институтов». Гофман же, завершая свой отчет, повторял предложение, высказанное им же в аналогичном прошлогоднем документе: создать отдельное конструкторское бюро гоночной техники и привлечь к его деятельности заводы.

Нельзя не отметить, что оба здесь противоречили сами себе, заявляя о непригодности серийных узлов и агрегатов для использования в кольцевых гонках и одновременно отмечая необходимость привлечения заводов к автомобильному спорту. А между тем ждать от заводов иной помощи, кроме как небольшого усовершенствования собственной серийной продукции не в ущерб интересам основного производства, не приходилось. Отсюда следует вывод, что, в полную противоположность предложению Гофмана, будущее КБ должно было бы, сведя контакты с автомобильной промышленностью к необходимому минимуму, функционировать в основном по совершенно иным принципам, аналогичным тем, по которым действовали зарубежные конструкторские коллективы в области автоспорта.

Ну, а пока, как и год назад, в условиях технического отставания нашим спортсменам пришлось призвать на помощь все свое мастерство, чтобы не проиграть гостям совсем уж много. «Водительские качества наших гонщиков хорошие, – отмечал в своем отчете Гофман. – Среди них немало талантливой молодежи – Вишняков, Саарм, Новожилов, Гриффель, Вартпатриков, Ковалев, Глухарев». «Я наблюдал за ними на тренировках, и у меня голова пошла кругом от того, что они вытворяли!» – писал впоследствии и Хайнц Мелькус в ежегоднике «Motor-Jahr» [18], рассказывая о ленинградских гонках. Мелькусу было невдомек, что поступали «они» так не от хорошей жизни. Он, конечно же, понимал, что советские «юниоры» уступают автомобилям Янковского и его собственным, но не осознавал в полной мере, насколько много.

Впрочем, не все было так безнадежно плохо. На фоне архаичных самоделок выделялись четыре автомобиля, которые не имели отношения ни к кустарям-самоделщикам из таксопарков и автобаз, ни к экспериментальным отделениям крупных заводов, – это были НАМИ-041М, НАМИ-074Ю и две «Эстонии-5». Именно с ними и их создателями можно было связывать определенные надежды на повышение уровня кольцевых гонок в СССР. Так, скорость, показанная Георгием Сургучевым за рулем НАМИ-041М на трассе, покрытой лужами, оказалась вполне сравнимой с той, что развивали годом раньше «Куперы» финской команды на сухом, прогретом солнцем асфальте. А ведь новый серпуховский двигатель С-51 был еще порядочно «сырым», и в межсезонье ЦКЭБ планировало продолжить его доработку. Так что можно вполне уверенно утверждать, что НАМИ-041М было бы по силам противостоять «Куперам», сойдись они снова вместе на трассе. Конструкторская группа А. И. Пельтцера действительно сумела создать настоящий гоночный автомобиль мирового уровня. Это понятно не только нам сейчас, по прошествии пятидесяти с лишним лет, – нет, и тогда в НАМИ верно оценивали потенциал своей конструкции. И когда Сургучев на вопрос одного западного журналиста, сможет ли НАМИ-041М составить конкуренцию «Куперам», ответил: «Наверное, он даже быстрее!» – он не так уж и преувеличивал.

Правда, пятисоткубовая формула 3 к тому моменту уже давно исчерпала себя на международном уровне, так что НАМИ-041М появился слишком поздно, чтобы связывать с ним какие-либо надежды на зарубежные старты. Но его пример был перед глазами: вот она, основа для возможного будущего КБ гоночных и спортивных автомобилей – конструкторская группа Пельтцера! А с мелкосерийным изготовлением разработанной ею техники вполне справилось бы опытное производство НАМИ. Все, что требовалось в тот момент, – это придать группе Пельтцера соответствующий статус, направить ей официальное задание на разработку автомобиля формулы «Юниор» (с 1964 г. – формулы 3) мирового уровня, одновременно выдав *carte blanche* на приобретение и использование любых иностранных узлов и агрегатов, пока (если) не будут разработаны достойные собственные аналоги, и обеспечив соответствующее финансирование. Прецедент уже имелся: свои первые рекордные результаты в конце сороковых пельтцеровские «Звезды» показывали с немецкими двигателями DKW, и лишь потом Пельтцер с коллегами создал более совершенные двигатели.

Первый образец автомобиля формулы «Юниор» у Пельтцера, как мы помним, уже был готов – НАМИ-074Ю. Конечно, он во многом проигрывал польским и немецким автомобилям и по массе, и по мощности, и по управляемости, но это было только начало, и дальнейшая работа по этой теме в

сочетании с использованием зарубежных узлов и агрегатов могла бы воплотиться в автомобиль уровня не только «Мелькуса» и «Рака», но и «Купера» или «Лотоса». Беспочвенные мечтания? Отнюдь. Если в области рекордных заездов Пельтцер и его коллеги за десяток лет прошли путь от первых пробных заездов первой «Звезды» до официально зарегистрированных ФИА международных рекордов, они были вполне способны повторить его и в другом виде автомобильного спорта.

Но кольцевые гонки – не рекордные заезды, где можно быть соперником самому себе. Здесь необходима постоянная техническая конкуренция, без которой любой класс неизбежно впадает в застой и затем окончательно деградирует и вырождается. В этом смысле было бы целесообразно создать одновременно еще одно КБ той же тематики, выдав ему точно такое же задание, обеспечив те же самые условия и создав, таким образом, конкурента первому. На базе чего его можно было создать? Ответ напрашивался сам собой: на базе ТАРЗа, где уже сумели в инициативном порядке сконструировать и изготовить два автомобиля формулы «Юниор» по международным техническим требованиям и где вокруг Антса Сейлера сплотилась крепкая группа единомышленников – энтузиастов автомобильного спорта. Правда, «Эстония-5», как и НАМИ-074Ю, была несовершенна, но все, чего не хватало ее создателям для дальнейшего движения по выбранному ими пути, – это официального статуса, денег и возможности свободно получать зарубежные комплектующие, а также техническую информацию. Надо сказать, что Сейлер и его коллеги и сами видели перед собой подобные перспективы и позднее, в 1964 г., даже опубликовали в журнале «За рулем» заметку соответствующего содержания [10].

Параллельно с совершенствованием автомобилей необходимо было обеспечить их постоянное сравнение с зарубежными аналогами, а также предоставить нашим гонщикам возможность набирать опыт встреч с иностранными соперниками на самых разных трассах. Этого можно было достигнуть только одним способом: проводить в СССР не одну, а несколько международных встреч в каждом сезоне, а также организовывать регулярные выезды советской команды на зарубежные соревнования. К сожалению, даже у самых больших сторонников скорейшего развития автомобильного спорта в ЦАМКе, ФАС и ДОСААФ не хватило смелости предложить на 1963 год что-либо большее, чем одни-единственные международные гонки на Невском кольце с участием только представителей социалистических стран. Во всяком случае, именно таким предложением заключил Гофман свой уже процитированный здесь отчет.

Сейчас, глядя с высоты прошедших лет и имея перед собой цельную картину истории советского автомобильного спорта от начала и до конца, мы можем сказать, что наши кольцевые гонки тогда, после первых очных встреч с зарубежными соперниками, стояли на распутье. Если соревнования 1961 г. в основном лишь продемонстрировали их текущий уровень по сравнению с Западной и Восточной Европой, то гонки 1962 г. уже ясно указали и вполне реальное направление развития для полноценного выхода на международную арену. Оставалось только набраться мужества и честно признать, что этот вид автомобильного спорта в Советском Союзе находится еще на невысоком уровне развития, наметить программу действий для преодоления отставания и приступить к ее выполнению, не останавливаясь перед затратами сил и средств и не рассчитывая на немедленные успехи. В этом случае можно было бы, постепенно научившись одолевать соперников из социалистических стран, попробовать затем свои силы на трассах Западной Европы; используя вначале в своих автомобилях импортные двигатели, коробки передач, шины и т. д., постепенно по возможности заменять их собственными разработками столь же высокого уровня; начав с формулы «Юниор», постепенно двигаться к более быстрым и мощным классам автомобилей. Разумеется, на это потребовалось бы немалое время – лет десять по самым оптимистическим подсчетам, – но в конце концов цель была бы достигнута, и команды под красным флагом смогли бы участвовать, а возможно, и побеждать в крупных международных соревнованиях по всему миру.

В условиях централизованного государственного управления спортом необходима была лишь воля спортивных руководителей ДОСААФ, чтобы направить советские кольцевые гонки по этому пути. Но, к сожалению, на распутье была выбрана дорога, ведущая в тупик. В ДОСААФ предпочли «окуклиться» и ограничить себя и автоспорт тем уютным и тесным мирком, в пределах которого, не прикладывая особенных усилий, еще можно было рассчитывать на кое-какие успехи. А для их достижения предпочли закупить партию «Мелькусов», оставив без внимания предложения Сейлера, высказанные в «За рулем», и допустив сворачивание спортивной тематики в НАМИ. На ТАРЗе мелкосерийное производство гоночных автомобилей все же было организовано, но лишь пять лет спустя и в весьма ограниченном масштабе, без той творческой, финансовой и организационной свободы, в

отсутствие которой немислимо создание гоночной техники мирового уровня. Впрочем, зачем такая техника была бы вообще нужна в сложившихся условиях?

...Четверть века спустя наша автомобильная пресса сравнивала восьмикратного (на тот момент) чемпиона СССР и победителя Кубка дружбы социалистических стран Тоомаса Напу с Сергеем Бубкой, который раз за разом легко берет шестиметровую высоту, но не имеет возможности попробовать свои силы на более высокой планке. В качестве контрпримера приводилась карьера венгра Чабы Кешьяра, который, начав, как и Напа, с национальных гонок и Кубка дружбы, на тот момент уже успешно выступал в немецкой формуле 3 и даже проехал несколько пробных кругов на «Цакспиде» формулы 1. Ни о чем подобном ни один советский гонщик не мог и мечтать – многие годы равнодушного «окукливания» не прошли даром. Принятые в начале шестидесятых решения в конце концов завели отечественный автомобильный спорт в тупик, из которого он не может по-настоящему выбраться до сих пор. Количество ныне присутствующих на международной арене наших гонщиков и команд – не только российских, но и из всех других бывших союзных республик – и общая незначительность их достижений красноречиво говорят сами за себя. Хотя, может быть, сейчас это даже к лучшему, ведь нынешние «большие гонки» – это уже не спорт, а коммерческое шоу абсурда, участие в котором скорее постыдно, нежели почетно...

Использованы фотографии из личных архивов Натальи Изаксон, Ояра Крейцберга, Людвиг Кьрге, Николая Разинчева, Тармо Рийзенберга, Аллы Травиной.

Литература:

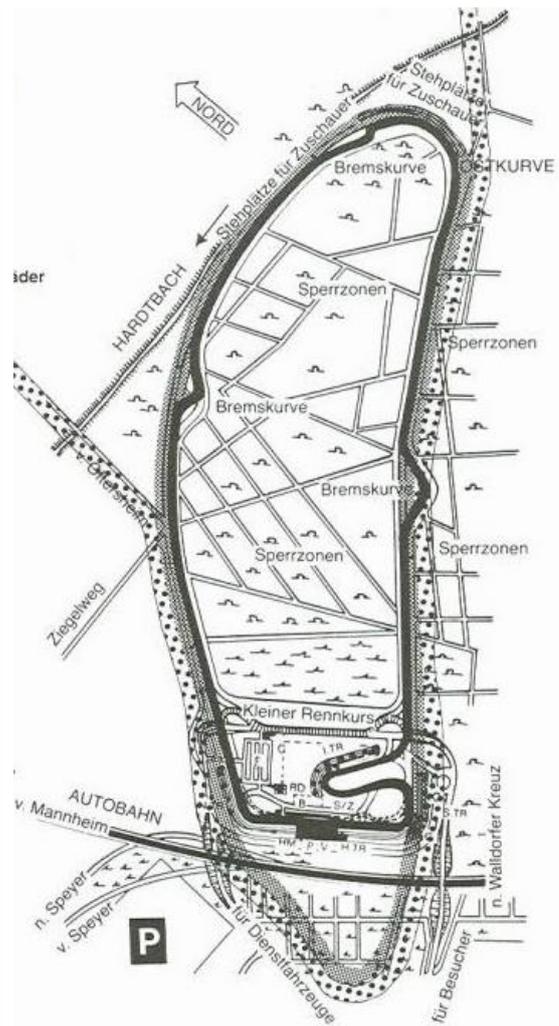
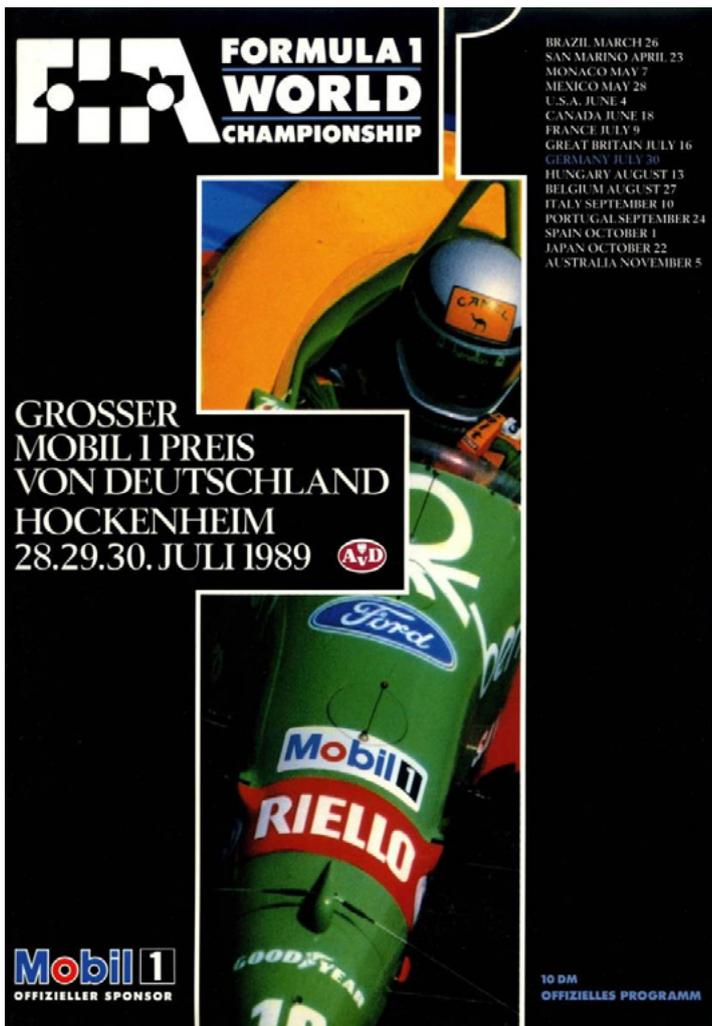
1. Испытание автомобиля ЗИЛ-112С № 1 [Текст] : отчет об ОКР (промежут.): 62-852 / Автомобильный завод имени И. А. Лихачева; рук. Матёров Г. А.; исп. Глазунов С. В. – М., 1962. – 80 с.
2. Капустин А. А. Скоростные автомобили КВН / А. А. Капустин // Автомобильный транспорт. – 1985. – № 6. – С. 58–59.
3. Коршак Ю. Километры остаются позади / Ю. Коршак // Смена. – 28.08.1962. – С. 7.
4. Михайлов В. Встречи становятся традицией / В. Михайлов // Ленинградский автотранспорт. – 31.08.1962. – С. 4.
5. На «Невском кольце» сильнейшие гонщики четырех стран // Спортивная неделя Ленинграда. – 25.08.1962. – С. 1.
6. Разработка спортивных автомобилей [Текст] : отчет о НИОКР (промежут.): 51-60, 40-62 / Науч.-исслед. автомобильный и автоторный ин-т; рук. Пельтцер А.; исп. Красин Ю. – М., 1962. – 34 с.
7. Рогачев А. А. «Медвежья услуга» на Невском кольце / А. А. Рогачев // История мирового автоспорта. – 2017. – № 19. – С. 71–98. – Режим доступа: <http://motorsporthistory.ru/counter/counter.php?file=27>, свободный. – Загл. с экрана.
8. Рогачев А. А. Пятый блин комом / А. А. Рогачев // История мирового автоспорта. – 2015. – № 8. – С. 65–74. – Режим доступа: <http://motorsporthistory.ru/counter/counter.php?file=11>, свободный. – Загл. с экрана.
9. Сабинин А. А. На приз Центрального автотоклуба / А. А. Сабинин // За рулем. – 1962. – № 11. – С. 14–15.
10. Сейлер А. О. «Эстонию-5» – в серию / Р. А. Бертелов, В. А. Паазик, А. О. Сейлер // За рулем. – 1964. – № 5. – С. 10–11.
11. Чертов Р. А. Большой успех гонщиков МЗМА / Р. А. Чертов // За советскую малолитражку. – 22.08.1962. – С. 2.
12. Шугуров Л. М. Автомобильный спорт в СССР / А. В. Курдзикаускас, Л. М. Шугуров. – Вильнюс: Минтис, 1976. – 240 с.
13. Шугуров Л. М. Биография быстрых колес / А. А. Долбиш, А. В. Ипатенко, Л. М. Шугуров. – М.: Прин-ди, 1993. – 142 с.
14. Шугуров Л. М. Командный приз у советских гонщиков / Л. М. Шугуров // За советскую малолитражку. – 01.09.1962. – С. 2.
15. Björklund S. La voiture de course en Russie / S. Björklund // L'auto-journal. – 1962. – № 312. – С. 31.
16. Björklund S. Russian Championship / S. Björklund // Car & Driver. – 1962. – № 12. – С. 43–47.
17. Melenk W. Rennsportlegende Heinz Melkus / M. Jordan, W. Melenk. – Schneider Text, 2008. – 128 с.
18. Melkus H. Ein Start in Leningrad / H. Melkus // Motor-Jahr 1964. – Berlin: Transpress, 1964. – С. 130–134.
19. Řepa K. Premiéry nadšení / K. Řepa. – Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1989. – 152 с.
20. Riisenberg T. Neljarattaline Vana Toomas / T. Riisenberg // Auto Bild Eesti. – 2008. – № 10. – С. 66–68.
21. Sein J. Eesti vormelautod 1958–2013 / J. Sein. – Tallinn: 2014. – 122 с.
22. Steć R. Polskie samochody wyścigowe / R. Steć. – Opole: Studio conTEXT, 2011. – 231 с.
23. Velebný M. Československé formule / M. Velebný. – Praha: Grada Publishing, 2007. – 159 с.
24. Vítězství v Leningradě // Svět motorů. – 1962. – № 20. – С. 612.



Владимир Коваленко
«Большой приз Германии» 1989 г.



«Большой приз Германии» 1989 года



Список участников

№1 – Айртон Сenna	«Макларен-Хонда»	№21 – Алекс Каффи	«Даллара-Форд»
№2 – Ален Прост		№22 – Андреа де-Чезарис	
№3 – Джонатан Палмер	«Тиррелл-Форд»	№23 – Пьерлуиджи Мартини	«Минарди-Форд»
№4 – Жан Алези		№24 – Луис Перес-Сала	
№5 – Тьерри Бутсен	«Уильямс-Рено»	№25 – Рене Арну	«Лижье-Форд»
№6 – Риккардо Патресе		№26 – Оливье Груйар	
№7 – Мартин Брандл	«Брэбэм-Джадд»	№27 – Найджел Мэнселл	«Феррари»
№8 – Стефано Модена		№28 – Герхард Бергер	
№9 – Дерек Уорик	«Эрроуз-Форд»	№29 – Микеле Альборето	«Лола-Ламборгини»
№10 – Эдди Чивер		№30 – Филипп Алльо	
№11 – Нельсон Пике	«Лотос-Джадд»	№31 – Роберто Морено	«Колони-Форд»
№12 – Сатору Накадзима		№32 – Пьер-Анри Рафанель	«Евробрюн-Форд»
№13		№33 – Грегор Фойтек	
№14		№34 – Бернд Шнайдер	«Цакспид-Ямаха»
№15 – Маурисиу Гужелмин	«Марч-Джадд»	№35 – Агури Судзуки	
№16 – Иван Капелли		№36 – Стефан Йоханссон	«Оникс-Форд»
№17 – Никола Ларини	«Озелла-Форд»	№37 – Бертран Гашо	
№18 – Пьеркарло Гинцани		№38 – Кристиан Даннер	«Риал-Форд»
№19 – Алессандро Наннини	«Бенеттон-Форд»	№39 – Фолькер Вайдлер	
№20 – Эмануэле Пирро		№40 – Габриеле Тарквини	«АГС-Форд»
		№41 – Янник Дальма	

Микеле Альборето – замена с этого этапа, Алези, Пирро и Дальма были призваны в свои новые команды на предыдущих.



Альманах «История мирового автоспорта»



Личный зачёт перед этапом

	Всего	Бразилия	Сан-Марино	Монако	Мексика	США	Канада	Франция	Великобритания
Прост («Макларен»)	47	6	6	6	2	9		9	9
Сенна («Макларен»)	27		9	9	9				
Патресе («Уильямс»)	22				6	6	6	4	
Мэнселл («Феррари»)	21	9						6	6
Бутсен («Уильямс»)	13		3			1	9		
Наннини («Бенеттон»)	12	1	4		3				4
Альборето («Тиррелл»)	6			2	4				
Пике («Лотос»)	6						3		3
Херберт («Бенеттон»)	5	3				2			
Гужелмин («Марч»)	4	4							
Уорик («Эрроуз»)	4	2	2						
Модена («Брэбэм»)	4			4					
Каффи («Даллара»)	4			3			1		
Чивер («Эрроуз»)	4					4			
Де-Чезарис («Даллара»)	4						4		
Алези («Тиррелл»)	3							3	
Даннер («Риал»)	3					3			
Арну («Лижье»)	2						2		
Йоханссон («Оникс»)	2							2	
Мартини («Минарди»)	2								2
Палмер («Тиррелл»)	1		1						
Брандл («Брэбэм»)	1			1					
Тарквини («АГС»)	1				1				
Груйяр («Лижье»)	1							1	
Перес-Сала («Минарди»)	1								1

Кубок конструкторов

	Всего	Бразилия	Сан-Марино	Монако	Мексика	США	Канада	Франция	Великобритания
«Макларен»	65	6	15	15	11	9		9	9
«Уильямс»	31		3		6	6	15	4	
«Бенеттон»	17	4	4		3	2			4
«Феррари»	15	9						6	6
«Эрроуз»	8	2	2			4			
«Даллара»	8			3			5		
«Тиррелл»	7		1	2	4			3	
«Лотос»	6						3		3
«Брэбэм»	5			5					
«Марч»	4	4							
«Риал»	3					3			
«Лижье»	3						2	1	
«Минарди»	3								3
«Оникс»	2							2	
«АГС»	1				1				

Зелёным цветом выделены команды и гонщики, улучшившие свои позиции в турнирной таблице.



Альманах «История мирового автоспорта»



Предквалификации

По результатам британского этапа на середине сезона предквалификационный список был пересмотрен: «Закспид», «Колони», «Оникс», «Лярусс», «Евробрюн», «Озелла», АГС.

В таблице в колонке «Всего» указано, сколько раз гонщик выходил из предквалификации из скольких попыток.

Жёлтым цветом выделены случаи, когда гонщик вышел из предквалификации, но не прошёл квалификацию.

Зелёным цветом выделены ячейки, соответствующие гонкам, когда гонщику не надо было проходить предквалификацию. Таким образом, Модена, Брандл и Кафи помещены в самый низ таблицы, так как обновление данных им уже не грозит. А Алльо, Альборето, Морено и Тарквини не участвовали в предквалификации в первой половине сезона.

Серым цветом выделены гонщики, которые так ни разу предквалификацию не прошли и продолжают в ней участвовать.

	Всего	Бразилия	Сан-Марино	Монако	Мексика	США	Канада	Франция	Великобритания	Германия
Ларини («Озелла»)	4/9	++	++				++		++	
Йоханссон («Оникс»)	5/9				++	++	++	++		++
Гашо («Оникс»)	3/9							++	++	+-
Шнайдер («Закспид»)	1/9	++								
Рафанель («Колони»)	1/9			++						
Фойтек («Евробрюн»)	1/9	+-								
Алльо («Лярусс»)	1/1									++
Альборето («Лярусс»)	1/1									++
Морено («Колони»)										
Тарквини (АГС)										
Гинцани («Озелла»)										
Судзуки («Закспид»)										
Вайдлер («Риал»)										
Винкельхок (АГС)										
Модена («Брэбэм»)	8/8	++	++	++	++	++	++	++	++	
Брандл («Брэбэм»)	6/8	++	++	++	++	++			++	
Каффи («Даллара»)	6/8		++	++	++	++	++	++		

В Хоккенхайме дебютировала новая модель «Евробрюна» конструкции Джорджа Райтона с новым спонсором «Ягермайстер».





Альманах «История мирового автоспорта»



Габриеле Тарквини впервые участвовал в предквалификации и не прошёл её.



Команда «Закспид» не прошла предквалификацию на домашней трассе.





Альманах «История мирового автоспорта»



Квалификации

Жёлтым выделены случаи, когда гонщик вышел из предквалификации, но не прошёл квалификацию.

	Все го	Брази- лия	Сан- Марин о	Мо- нако	Мексик а	США	Канад а	Франци я	Велико- британи я	Германи я
Дальма («Лола»)	5	-		-	-	-	-			
Морено («Колони»)	5	-	-		-	-				
Арну («Лижье»)	4	-	-			-				
Даннер («Риал»)	5		-	-						
Накадзима («Лотос»)	2			-			-			
Перес-Сала («Минарди»)	3				-					
Груйяр («Лижье»)	2					-	-			
де-Чезарис («Даллара»)	2									
Альборето («Тиррелл»)	1		-							
Гужелмин («Марч»)	1				-					
Фойтек («Евробрюн»)	1	+-								
Херберт («Бенеттон»)	1						-			
Чивер («Эрроуз»)	1									
Тарквини (АГС)	1									
Гашо («Оникс»)	1									+-
Вайдлер («Риал»)	1									

Команда «Риал» не прошла квалификацию в полном составе, и на старт домашней гонки не вышли ни одного немецкого гонщика и ни одной немецкой машины.





Альманах «История мирового автоспорта»



Традиционное представление
стартовой решётки

Сенна	Прост
Мэнселл	Бергер
Патресе	Бутсен
Наннини	Пике
Пирро	Алези
Груйяр	Брандл
Мартини	Гужелмин
Альо	Модена
Уорик	Накадзима
Палмер	Каффи
де-Чезарис	Капелли
Арну	Йоханссон

Вид стартовой решётки спереди (как
на телеэкране)

Йоханссон	Арну
Капелли	де-Чезарис
Каффи	Палмер
Накадзима	Уорик
Модена	Альо
Гужелмин	Мартини
Брандл	Груйяр
Алези	Пирро
Пике	Наннини
Бутсен	Патресе
Бергер	Мэнселл
Прост	Сенна



Альманах «История мирового автоспорта»



00:00.00 – Микеле Альборето в составе «Лярусса» готовится к предквалификации. Уверенно говорит по-французски.



00:01.04 – Жерар Лярусс.

00:01.42 – Филлип Алльо в «Лоле».

00:01.59 – поздравление Янника Дальма с днём рождения. В этот день, в пятницу 28 июля, ему исполнилось 29 лет.

00:02.06 – Габриеле Тарквини (АГС).

00:02.18 – Пьер-Анри Рафанель («Евробрюн»).

00:02.22 – Алльо.

00:02.25 – Альборето.

00:02.27 – Дальма.

00:02.39 – Оливье Груйяр, который в предквалификации не участвует.

00:02.47 – Ги Лижье.

00:02.52 – Алльо.

00:03.08 – итоговая классификация предквалификации. Альборето выиграл у Дальма всего одну тысячную!

00:03.21 – Альборето, Алльо.

00:03.33 – разочарованная команда АГС собирает вещи.

00:03.51 – интервью с управляющим команды АГС Анри Кошеном (Henri Cochin).

00:04.29 – АГС Тарквини.

00:04.37 – интервью с представителем «Рейнолдс Табакко» («Кэмел») во Франции Эриком Маршеном (Eric Marchin).

00:05.23 – зачехлённый «Закспид».

00:05.29 – Жан Алези за рулём «Тиррелла».

00:05.38 – Кен Тиррелл.

00:05.41 – Оливье Груйяр.

00:06.00 – Алльо в квалификации.





Альманах «История мирового автоспорта»



00:06.04 – начало трансляции гонки Би-би-си. Нарезка разных моментов.

00:06.45 – Марри Уокер.

00:07.04 – стартовая прямая перед гонкой. Положение в личном и командном зачётах.

00:07.39 – архивные кадры, посвящённые «Лотосу».

00:08.17 – Нельсон Пике на «Лотосе» на стартовой решётке. В последний момент пересел на запасное шасси.

00:08.26 – кадры с бортовой камеры в Силверстоне, где Пике обгоняет «Минарди». Уокер за кадром рассказывает о перестановках в команде.

00:08.44 – новый руководитель «Лотоса» Тони Радд. Уокер спрашивает про слухи о том, что команду хотят выкупить гольфист Грег Норман и Джеки Стюарт. Радд отвечает, что с ним никто из них не говорил, особенно это касается Стюарта, с которыми у него давние связи.



00:09.25 – переключение на трансляцию австрийской телекомпании ОРФ.

00:10.53 – заставка с победителями этого сезона: Мэнселл (в Бразилии), Сенна (в Имоле, Мексике и Монако), Бутсен (в Канаде) и Прост (в США, Франции и Великобритании).

00:11.29 – стартовое поле. Личный зачёт.

00:12.00 – стартовая решётка.

00:13.51 – «Макларен» Сенны.

00:14.36 – «Макларен» Проста.

00:15.19 – Найджел Мэселл на «Феррари». Впервые бортовая камера установлена на «Феррари».

00:15.45 – «Феррари» Бергера. Тоже бортовая камера.

00:16.14 – Риккардо Патресе на «Уильямсе».

00:16.51 – «Уильямс» Тьерри Бутсена.

00:17.16 – Алессандро Наннини на «Бенеттоне».

00:17.46 – «Лотос» Нельсона Пике.

00:18.13 – Эмануэле Пирро на «Бенеттоне». Сирена на фоне предупреждает о том, что до старта прогревочного круга осталось 5 минут.





Альманах «История мирового автоспорта»



- 00:18.54 – Жан Алези на «Тиррелле».
00:19.16 – Оливье Груйяр на «Лижье».
00:20.17 – Прост. Сирена предупреждает о том, что до старта прогревочного круга осталось 3 минуты.
00:20.39 – ботовая камера Бергера.
00:21.03 – менеджер «Феррари» Чезаре Фьорио перед Бергером. Камера перемещается к Мэнселлу и Сенне. Марри Уокер предлагает во время включений бортовых камер понаблюдать за переключением передач подрулевыми рычажками.
00:21.59 – бортовая камера Мэнселла. К комментарию присоединяется Джеймс Хант.
00:22.14 – сирена предупреждает о минутной готовности к старту прогревочного круга.
00:22.27 – Сенна.
00:23.13 – старт прогревочного круга. Схема трассы.
00:26.32 – Сенна и Прост.
00:27.35 – красный сигнал светофора.
00:27.37 – зелёный сигнал. Старт!
00:27.44 – Бергер входит в первый поворот лидером, а позади на траву вылетает Алльо, которого, похоже, подпихнул дерек Уорик. Бергер, Сенна, Мэнселл, Бутсен, Пирро, Наннини, Пике, Патресе, Брандл, Алези, Мартини, Гужелмин, Модена, Каффи, Уорик, Груйяр, Накадзима, де-Чезарис, Капелли, Арну, Йоханссон, Палмер, Альборето, Чивер.



- 00:27.52 – Арну на выходе из первого поворота проходит Капелли.
00:27.563 – Алльо.
00:27.57 – Сенна легко обходит Бергера. Бутсен обозначает атаку на Мэнселла. Патресе уже обошёл Пике. Алези поравнялся в Брандлом, а Гужелмин – с Моденой. Уорик опережает Каффи. Накадзима и де-Чезарис прошли Груйяра.
00:28.09 – первая шикана. Сенна, Бергер, Прост, Мэнселл, Бутсен, Пирро, Наннини, Патресе, Пике, Алези, Брандл, Мартини, Модена, Гужелмин, Уорик, Каффи, Накадзима, де-Чезарис, Арну, Чивер, Йоханссон, Палмер, Альборето. Капелли как-то очень сильно отстал. Нет Груйяра.
00:28.26 – вторая шикана. На торможении Прост проходит Бергера. Сенна, Прост, Бергер, Мэнселл, Бутсен, Пирро, Наннини, Патресе, Пике, Алези, Брандл. Модена уже обошёл Мартини. Гужелмин, Уорик, Каффи, Накадзима. Арну попытался обогнать де-Чезариса. Чивер, Йоханссон, Палмер, Альборето, Капелли.
00:28.43 – третья шикана. Наннини готов атаковать Пирро.
00:29.01 – прямая перед стадионом.
00:29.23 – Наннини, похоже, уже впереди Пирро.
00:29.25 – Модена, Гужелмин, Уорик, Каффи, Накадзима – они все уже обошли Мартини. Ведут Гужелмина.



Альманах «История мирового автоспорта»



В конце первого круга на въезде на стадион. За кадром справа буквально в уголке остались Мэнселл и Бустен. Наннини только что обошёл Пирро, поэтому тот едет вплотную. За ними – Патресе.

00:29.32 – 1 круг. Груйяр сошёл из-за отказа коробки передач.

00:29.32,043	(1/1)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:01.54,643	01.54,643		
00:29.33,081	(1/1)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:01.55,681	01.55,681	1,038	00.01,038
00:29.33,946	(1/1)	3	№28 Герхард Бергер ("Феррари")	00:01.56,546	01.56,546	1,903	00.00,865
00:29.35,028	(1/1)	4	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:01.57,628	01.57,628	2,985	00.01,082
00:29.35,333	(1/1)	5	№5 Тьерри Бутсен ("Уильямс")	00:01.57,933	01.57,933	3,29	00.00,305
00:29.36,633	(1/1)	6	№19 Алессандро Наннини ("Бенеттон")	00:01.59,233	01.59,233	4,59	00.01,300
00:29.37,012	(1/1)	7	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:01.59,612	01.59,612	4,969	00.00,379
00:29.37,450	(1/1)	8	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:02.00,050	02.00,050	5,407	00.00,438
00:29.38,301	(1/1)	9	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:02.00,901	02.00,901	6,258	00.00,851
00:29.39,432	(1/1)	10	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:02.02,032	02.02,032	7,389	00.01,131
00:29.40,045	(1/1)	11	№7 Мартин Брандл ("Брэм")	00:02.02,645	02.02,645	8,002	00.00,613
00:29.40,999	(1/1)	12	№8 Стефано Модена ("Брэм")	00:02.03,599	02.03,599	8,956	00.00,954
00:29.42,045	(1/1)	13	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:02.04,645	02.04,645	10,002	00.01,046
00:29.42,847	(1/1)	14	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:02.05,447	02.05,447	10,804	00.00,802
00:29.43,847	(1/1)	15	№21 Алекс Каффи ("Даллара")	00:02.06,447	02.06,447	11,804	00.01,000
00:29.44,265	(1/1)	16	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:02.06,865	02.06,865	12,222	00.00,418
00:29.44,802	(1/1)	17	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:02.07,402	02.07,402	12,759	00.00,537
00:29.45,409	(1/1)	18	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:02.08,009	02.08,009	13,366	00.00,607
00:29.45,770	(1/1)	19	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:02.08,370	02.08,370	13,727	00.00,361
00:29.46,335	(1/1)	20	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:02.08,935	02.08,935	14,292	00.00,565
00:29.46,731	(1/1)	21	№36 Стефан Йоханссон ("Ониск")	00:02.09,331	02.09,331	14,688	00.00,396
00:29.47,170	(1/1)	22	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:02.09,770	02.09,770	15,127	00.00,439
00:29.47,770	(1/1)	23	№29 Микеле Альборето ("Лола")	00:02.10,370	02.10,370	15,727	00.00,600
00:29.50,283	(1/1)	24	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:02.12,883	02.12,883	18,24	00.02,513
00:29.55,604	(1/1)	25	№30 Филипп Алльо ("Лола")	00:02.18,204	02.18,204	23,561	00.05,321

00:29.34 – Бутсен по-прежнему давит на Мэнселла. Наннини действительно впереди Пирро. В первом повороте ведут Альборето, чуть дальше – Капелли, ещё дальше – Алльо. В самом конце кадра видно, что Альборето вроде бы как замедлился, и мимо проскочил Капелли.

00:29.57 – первая шикана. Некоторые гонщики проходят её с заметным заносом.

00:30.21 – сход Альборето из-за отказа электросистемы.

00:30.36 – третья шикана.

00:30.53 – перед стадионом: Сенна, Прост, Бергер, Мэнселл, Бутсен, Наннини, Пирро, Патресе, Пике, Алези, Брандл, Модена, Гужелмин, Уорик, Каффи, Накадзима, Мартини, де-Чезарис, Арну, Чивер, Йоханссон, Палмер, Капелли.

00:31.16 – Сенна.



Альманах «История мирового автоспорта»



00:31.22 – 2 круг.

00:31.22,730	(2/2)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:03.45,330	01.50,687		01.27,126
00:31.23,253	(2/2)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:03.45,853	01.50,172	0,523	00.00,523
00:31.24,481	(2/2)	3	№28 Герхард Бергер ("Феррари")	00:03.47,081	01.50,535	1,751	00.01,228
00:31.25,678	(2/2)	4	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:03.48,278	01.50,650	2,948	00.01,197
00:31.26,741	(2/2)	5	№5 Тьерри Бутсен ("Уильямс")	00:03.49,341	01.51,408	4,011	00.01,063
00:31.27,484	(2/2)	6	№19 Алессандро Наннини ("Бенеттон")	00:03.50,084	01.50,851	4,754	00.00,743
00:31.28,299	(2/2)	7	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:03.50,899	01.51,287	5,569	00.00,815
00:31.29,153	(2/2)	8	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:03.51,753	01.51,703	6,423	00.00,854
00:31.30,971	(2/2)	9	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:03.53,571	01.52,670	8,241	00.01,818
00:31.32,316	(2/2)	10	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:03.54,916	01.52,884	9,586	00.01,345
00:31.33,198	(2/2)	11	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:03.55,798	01.53,153	10,468	00.00,882
00:31.33,880	(2/2)	12	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:03.56,480	01.52,881	11,15	00.00,682
00:31.35,076	(2/2)	13	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:03.57,676	01.53,031	12,346	00.01,196
00:31.36,264	(2/2)	14	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:03.58,864	01.53,417	13,534	00.01,188
00:31.37,264	(2/2)	15	№21 Алекс Каффи ("Даллара")	00:03.59,864	01.53,417	14,534	00.01,000
00:31.37,796	(2/2)	16	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:04.00,396	01.53,531	15,066	00.00,532
00:31.39,156	(2/2)	17	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:04.01,756	01.54,354	16,426	00.01,360
00:31.40,340	(2/2)	18	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:04.02,940	01.54,931	17,61	00.01,184
00:31.40,897	(2/2)	19	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:04.03,497	01.55,127	18,167	00.00,557
00:31.41,746	(2/2)	20	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:04.04,346	01.55,411	19,016	00.00,849
00:31.42,275	(2/2)	21	№36 Стефан Йоханссон ("Оникс")	00:04.04,875	01.55,544	19,545	00.00,529
00:31.42,924	(2/2)	22	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:04.05,524	01.55,754	20,194	00.00,649
00:31.45,667	(2/2)	23	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:04.08,267	01.55,384	22,937	00.02,743
00:31.48,903	(2/2)	24	№30 Филипп Алльо ("Лола")	00:04.11,503	01.53,299	26,173	00.03,236

00:31.30 – проехали мимо сошедшей «Лолы» Альборето.

00:31.35 – справа эвакуируют «Лижье» Груйяра, сошедшего на первом круге.

00:31.40 – бортовая камера Мэнселла, преследующего Бергера. На разгонах действительно видно, как он пальцами правой руки переключает передачи вверх.

00:32.25 – после второй шиканы Наннини идёт на обгон Бутсена.

00:32.40 – сход Алекса Каффи. Это правая дуга после первой шиканы.

00:33.01 – Сенна и Прост.





Альманах «История мирового автоспорта»



00:33.12 – 3 круг. Позициями обменялись Бутсен и Наннини, а также из-за схода Каффи гонщики с 16-й позиции поднялись на строчку вверх.

00:33.12,748	(3/3)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:05.35,348	01.50,018		01.23,845
00:33.13,104	(3/3)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:05.35,704	01.49,851	0,356	00.00,356
00:33.14,670	(3/3)	3	№28 Герхард Бергер ("Феррари")	00:05.37,270	01.50,189	1,922	00.01,566
00:33.15,578	(3/3)	4	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:05.38,178	01.49,900	2,83	00.00,908
00:33.18,404	(3/3)	5	№19 Алессандро Наннини ("Бенеттон")	00:05.41,004	01.50,920	5,656	00.02,826
00:33.19,238	(3/3)	6	№5 Тьерри Бутсен ("Уильямс")	00:05.41,838	01.52,497	6,49	00.00,834
00:33.19,813	(3/3)	7	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:05.42,413	01.51,514	7,065	00.00,575
00:33.20,847	(3/3)	8	№6 Риккардо Патрезе ("Уильямс")	00:05.43,447	01.51,694	8,099	00.01,034
00:33.23,618	(3/3)	9	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:05.46,218	01.52,647	10,87	00.02,771
00:33.25,167	(3/3)	10	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:05.47,767	01.52,851	12,419	00.01,549
00:33.26,200	(3/3)	11	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:05.48,800	01.53,002	13,452	00.01,033
00:33.26,585	(3/3)	12	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:05.49,185	01.52,705	13,837	00.00,385
00:33.27,938	(3/3)	13	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:05.50,538	01.52,862	15,19	00.01,353
00:33.29,040	(3/3)	14	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:05.51,640	01.52,776	16,292	00.01,102
00:33.31,036	(3/3)	15	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:05.53,636	01.53,240	18,288	00.01,996
00:33.33,046	(3/3)	16	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:05.55,646	01.53,890	20,298	00.02,010
00:33.34,481	(3/3)	17	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:05.57,081	01.54,141	21,733	00.01,435
00:33.35,526	(3/3)	18	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:05.58,126	01.54,629	22,778	00.01,045
00:33.36,201	(3/3)	19	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:05.58,801	01.54,455	23,453	00.00,675
00:33.36,696	(3/3)	20	№36 Стефан Йоханссон ("Оникс")	00:05.59,296	01.54,421	23,948	00.00,495
00:33.37,628	(3/3)	21	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:06.00,228	01.54,704	24,88	00.00,932
00:33.39,658	(3/3)	22	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:06.02,258	01.53,991	26,91	00.02,030
00:33.42,631	(3/3)	23	№30 Филипп Альво ("Лола")	00:06.05,231	01.53,728	29,883	00.02,973

00:33.43 – Прост очень близок к Сенне.

00:33.56 – видно брошенную «Даллару» Каффи.

00:34.14 – Мэнселл ещё ближе к Бергеру, чем Прост – к Сенне. Мэнселл обозначает атаку.

00:34.28 – бортовая камера Бергера. Не видно, как переключает передачи.

00:35.02 – 4 круг. Наннини показал лучший круг.

00:35.02,598	(4/4)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:07.25,198	01.49,850		01.19,967
00:35.03,052	(4/4)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:07.25,652	01.49,948	0,454	00.00,454
00:35.05,059	(4/4)	3	№28 Герхард Бергер ("Феррари")	00:07.27,659	01.50,389	2,461	00.02,007
00:35.05,832	(4/4)	4	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:07.28,432	01.50,254	3,234	00.00,773
00:35.08,069	(4/4)	5	№19 Алессандро Наннини ("Бенеттон")	00:07.30,669	01.49,665	5,471	00.02,237
00:35.10,406	(4/4)	6	№5 Тьерри Бутсен ("Уильямс")	00:07.33,006	01.51,168	7,808	00.02,337
00:35.11,060	(4/4)	7	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:07.33,660	01.51,247	8,462	00.00,654
00:35.12,240	(4/4)	8	№6 Риккардо Патрезе ("Уильямс")	00:07.34,840	01.51,393	9,642	00.01,180
00:35.15,722	(4/4)	9	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:07.38,322	01.52,104	13,124	00.03,482
00:35.17,596	(4/4)	10	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:07.40,196	01.52,429	14,998	00.01,874
00:35.19,122	(4/4)	11	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:07.41,722	01.52,922	16,524	00.01,526
00:35.19,767	(4/4)	12	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:07.42,367	01.53,182	17,169	00.00,645
00:35.20,686	(4/4)	13	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:07.43,286	01.52,748	18,088	00.00,919
00:35.21,717	(4/4)	14	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:07.44,317	01.52,677	19,119	00.01,031
00:35.23,415	(4/4)	15	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:07.46,015	01.52,379	20,817	00.01,698
00:35.26,746	(4/4)	16	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:07.49,346	01.53,700	24,148	00.03,331
00:35.28,330	(4/4)	17	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:07.50,930	01.53,849	25,732	00.01,584
00:35.29,499	(4/4)	18	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:07.52,099	01.53,973	26,901	00.01,169
00:35.30,175	(4/4)	19	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:07.52,775	01.53,974	27,577	00.00,676
00:35.30,702	(4/4)	20	№36 Стефан Йоханссон ("Оникс")	00:07.53,302	01.54,006	28,104	00.00,527
00:35.34,799	(4/4)	21	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:07.57,399	01.55,141	32,201	00.04,097
00:35.36,488	(4/4)	22	№30 Филипп Альво ("Лола")	00:07.59,088	01.53,857	33,89	00.01,689
00:35.40,734	(4/4)	23	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:08.03,334	02.03,106	38,136	00.04,246





Альманах «История мирового автоспорта»



Лидеры уходят на пятый круг. Наннини сейчас установит лучший круг в гонке. Бутсен скрыт за рекламными щитами, сразу за ним – Пирро (у Наннини шлем – серый, у Пирро – красный).

00:35.22 – информация о лучшем круге Наннини (1.49,665). В квалификации он показал 1.45, 033.

00:35.47 – Марри Уокер сообщает, что Палмер заезжает в боксы.

00:36.02 – Палмер в боксах. Вылез из машины и потирает спину. Ещё на прогревочном круге топливо из прохудившегося бензобака стало смачивать спину, и к третьему кругу он не выдержал боли и заехал на «промывание».

00:36.13 – Мэнселл чуть подотстал от Бергера.

00:36.42 – сход Бутсена! Нет заднего крыла. Это третья шикана. На задней прямой Бутсен пошёл на обгон Пирро и даже вышел на пол-корпуса вперёд и нацелился в шикану по обычной траектории, но Пирро был на внутренней стороне и не собирался уступать дорогу. В итоге он поддел Бутсена и сам продолжил гонку, а Бутсен улетел в отбойник. Он потом заявил, что Пирро въехал ему в зад. Сам Пирро заявил, что Бутсен попытался изобразить из себя суперзвезду и подрезать «юного» соперника.

00:36.52 – 5 круг. Кроме схода Бутсена, других перестановок нет. Мэнселл показал лучший круг.

00:36.52,174	(5/5)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:09.14,774	01.49,576		01.11,440
00:36.52,766	(5/5)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:09.15,366	01.49,714	0,592	00.00,592
00:36.54,562	(5/5)	3	№28 Герхард Бергер ("Феррари")	00:09.17,162	01.49,503	2,388	00.01,796
00:36.55,096	(5/5)	4	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:09.17,696	01.49,264	2,922	00.00,534
00:36.58,079	(5/5)	5	№19 Алессандро Наннини ("Бенеттон")	00:09.20,679	01.50,010	5,905	00.02,983
00:37.03,613	(5/5)	6	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:09.26,213	01.52,553	11,439	00.05,534
00:37.04,692	(5/5)	7	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:09.27,292	01.52,452	12,518	00.01,079
00:37.07,651	(5/5)	8	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:09.30,251	01.51,929	15,477	00.02,959
00:37.10,050	(5/5)	9	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:09.32,650	01.52,454	17,876	00.02,399
00:37.12,590	(5/5)	10	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:09.35,190	01.53,468	20,416	00.02,540
00:37.13,101	(5/5)	11	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:09.35,701	01.53,334	20,927	00.00,511
00:37.13,586	(5/5)	12	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:09.36,186	01.52,900	21,412	00.00,485
00:37.14,794	(5/5)	13	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:09.37,394	01.53,077	22,62	00.01,208
00:37.16,506	(5/5)	14	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:09.39,106	01.53,091	24,332	00.01,712
00:37.20,149	(5/5)	15	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:09.42,749	01.53,403	27,975	00.03,643
00:37.22,310	(5/5)	16	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:09.44,910	01.53,980	30,136	00.02,161
00:37.23,969	(5/5)	17	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:09.46,569	01.54,470	31,795	00.01,659
00:37.24,641	(5/5)	18	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:09.47,241	01.54,466	32,467	00.00,672
00:37.25,339	(5/5)	19	№36 Стефан Йоханссон ("Онникс")	00:09.47,939	01.54,637	33,165	00.00,698
00:37.28,787	(5/5)	20	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:09.51,387	01.53,988	36,613	00.03,448
00:37.30,887	(5/5)	21	№30 Филипп Алльо ("Лола")	00:09.53,487	01.54,399	38,713	00.02,100



Альманах «История мирового автоспорта»



00:37.07 – информация о лучшем круге Мэнселла.

00:37.39 – на фоне эвакуируют «Даллару» Каффи.

00:37.55 – Наннини-то не видно. То ли четвёрка лидеров настолько быстра, то ли у Наннини случились проблемы.

00:38.02 – жёлтые флаги на месте аварии бутсена в третьей шикане.

00:38.11 – такое ощущение, что далеко позади следующий – это Пирро только входит в шикану.

00:38.41 – 6 круг. Наннини классифицирован 14-м на этом круге. Лучшее время на круге – у Сенны.

00:38.41,680	(6/6)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:11.04,280	01.49,506		01.10,793
00:38.42,476	(6/6)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:11.05,076	01.49,710	0,796	00.00,796
00:38.44,340	(6/6)	3	№28 Герхард Бергер ("Феррари")	00:11.06,940	01.49,778	2,66	00.01,864
00:38.45,554	(6/6)	4	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:11.08,154	01.50,458	3,874	00.01,214
00:38.54,554	(6/6)	5	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:11.17,154	01.50,941	12,874	00.09,000
00:38.55,989	(6/6)	6	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:11.18,589	01.51,297	14,309	00.01,435
00:38.59,270	(6/6)	7	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:11.21,870	01.51,619	17,59	00.03,281
00:39.02,869	(6/6)	8	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:11.25,469	01.52,819	21,189	00.03,599
00:39.05,632	(6/6)	9	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:11.28,232	01.53,042	23,952	00.02,763
00:39.06,498	(6/6)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:11.29,098	01.53,397	24,818	00.00,866
00:39.06,999	(6/6)	11	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:11.29,599	01.53,413	25,319	00.00,501
00:39.07,534	(6/6)	12	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:11.30,134	01.52,740	25,854	00.00,535
00:39.08,586	(6/6)	13	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:11.31,186	01.52,080	26,906	00.01,052
00:39.11,021	(6/6)	14	№19 Алессандро Наннини ("Бенеттон")	00:11.33,621	02.12,942	29,341	00.02,435
00:39.13,196	(6/6)	15	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:11.35,796	01.53,047	31,516	00.02,175
00:39.15,983	(6/6)	16	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:11.38,583	01.53,673	34,303	00.02,787
00:39.18,126	(6/6)	17	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:11.40,726	01.54,157	36,446	00.02,143
00:39.18,819	(6/6)	18	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:11.41,419	01.54,178	37,139	00.00,693
00:39.19,576	(6/6)	19	№36 Стефан Йоханссон ("Оникс")	00:11.42,176	01.54,237	37,896	00.00,757
00:39.21,445	(6/6)	20	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:11.44,045	01.52,658	39,765	00.01,869
00:39.24,074	(6/6)	21	№30 Филипп Альбо ("Лола")	00:11.46,674	01.53,187	42,394	00.02,629
00:39.55,516	(5/6)	22	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:12.18,116	04.14,782	1 круг	00.31,442



00:38.46 - титр: 39 кругов до финиша.

00:38.54 – бортовая камера Мэнселла. Видно, как переключается.

00:39.18 – Наннини в боксах. Это сход из-за перебоев в двигателе.

00:39.59 – бортовая камера Мэнселла.



Альманах «История мирового автоспорта»



00:40.31 – 7 круг. Лучшее время на круге – у Мэнселла. Только первая четвёрка едет менее минуты и 50 секунд.

00:40.31,171	(7/7)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:12.53,771	01.49,491		00.35,655
00:40.31,763	(7/7)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:12.54,363	01.49,287	0,592	00.00,592
00:40.33,737	(7/7)	3	№28 Герхард Бергер ("Феррари")	00:12.56,337	01.49,397	2,566	00.01,974
00:40.34,834	(7/7)	4	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:12.57,434	01.49,280	3,663	00.01,097
00:40.44,956	(7/7)	5	№20 Эмануеле Пирро ("Бенеттон")	00:13.07,556	01.50,402	13,785	00.10,122
00:40.47,285	(7/7)	6	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:13.09,885	01.51,296	16,114	00.02,329
00:40.50,814	(7/7)	7	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:13.13,414	01.51,544	19,643	00.03,529
00:40.55,270	(7/7)	8	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:13.17,870	01.52,401	24,099	00.04,456
00:40.58,634	(7/7)	9	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:13.21,234	01.53,002	27,463	00.03,364
00:40.59,300	(7/7)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:13.21,900	01.52,802	28,129	00.00,666
00:40.59,799	(7/7)	11	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:13.22,399	01.52,800	28,628	00.00,499
00:41.00,367	(7/7)	12	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:13.22,967	01.52,833	29,196	00.00,568
00:41.00,778	(7/7)	13	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:13.23,378	01.52,192	29,607	00.00,411
00:41.06,428	(7/7)	14	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:13.29,028	01.53,232	35,257	00.05,650
00:41.09,024	(7/7)	15	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:13.31,624	01.53,041	37,853	00.02,596
00:41.12,033	(7/7)	16	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:13.34,633	01.53,907	40,862	00.03,009
00:41.12,598	(7/7)	17	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:13.35,198	01.53,779	41,427	00.00,565
00:41.13,262	(7/7)	18	№36 Стефан Йоханссон ("Оникс")	00:13.35,862	01.53,686	42,091	00.00,664
00:41.14,073	(7/7)	19	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:13.36,673	01.52,628	42,902	00.00,811
00:41.17,443	(7/7)	20	№30 Филипп Альо ("Лола")	00:13.40,043	01.53,369	46,272	00.03,370
00:41.48,711	(6/7)	22	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:14.11,311	01.53,195	1 круг	00.31,268

00:40.44 – Наннини.

00:40.55 – первая шикана. Долгое ожидание после того, как проехали «Феррари». Потом появляются Пирро и Патресе.

00:41.26 – на выходе из второй шиканы Прост снова едет вплотную к Сенне.

00:41.46 – Бергер на выходе из третьей шиканы цепляет обочину.

00:42.20 – 8 круг. Лучший круг в гонке показал Прост.

00:42.20,298	(8/8)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:14.42,898	01.49,127		00.31,587
00:42.20,857	(8/8)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:14.43,457	01.49,094	0,559	00.00,559
00:42.23,394	(8/8)	3	№28 Герхард Бергер ("Феррари")	00:14.45,994	01.49,657	3,096	00.02,537
00:42.24,109	(8/8)	4	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:14.46,709	01.49,275	3,811	00.00,715
00:42.35,139	(8/8)	5	№20 Эмануеле Пирро ("Бенеттон")	00:14.57,739	01.50,183	14,841	00.11,030
00:42.38,424	(8/8)	6	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:15.01,024	01.51,139	18,126	00.03,285
00:42.42,536	(8/8)	7	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:15.05,136	01.51,722	22,238	00.04,112
00:42.47,449	(8/8)	8	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:15.10,049	01.52,179	27,151	00.04,913
00:42.51,307	(8/8)	9	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:15.13,907	01.52,673	31,009	00.03,858
00:42.52,014	(8/8)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:15.14,614	01.52,714	31,716	00.00,707
00:42.54,032	(8/8)	11	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:15.16,632	01.54,233	33,734	00.02,018
00:42.54,885	(8/8)	12	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:15.17,485	01.54,518	34,587	00.00,853
00:42.55,423	(8/8)	13	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:15.18,023	01.54,645	35,125	00.00,538
00:42.59,834	(8/8)	14	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:15.22,434	01.53,406	39,536	00.04,411
00:43.01,845	(8/8)	15	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:15.24,445	01.52,821	41,547	00.02,011
00:43.06,550	(8/8)	16	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:15.29,150	01.54,517	46,252	00.04,705
00:43.07,191	(8/8)	17	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:15.29,791	01.54,593	46,893	00.00,641
00:43.08,394	(8/8)	18	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:15.30,994	01.54,321	48,096	00.01,203
00:43.11,493	(8/8)	19	№30 Филипп Альо ("Лола")	00:15.34,093	01.54,050	51,195	00.03,099
00:43.18,146	(8/8)	20	№36 Стефан Йоханссон ("Оникс")	00:15.40,746	02.04,884	57,848	00.06,653
00:43.41,957	(7/8)	21	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:16.04,557	01.53,246	1 круг	00.23,811





Альманах «История мирового автоспорта»



00:42.34 – бортовая камера Мэнселла.

00:42.37 – информация о лучшем круге Проста.

00:43.07 – Мэнселл очень близок к Бергеру на торможении перед второй шиканой.

00:43.20 – Прост ещё ближе к Сенне.

00:44.02 – Йоханссон в боксах после своего 8-го круга.

00:44.09 – 9 круг. Модена обошёл Брандла, а Чивер – Арну. Лучшее время на круге – у Мэнселла.

00:44.09,789	(9/9)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:16.32,389	01.49,491		00.27,832
00:44.10,487	(9/9)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:16.33,087	01.49,630	0,698	00.00,698
00:44.12,833	(9/9)	3	№28 Герхард Бергер ("Феррари")	00:16.35,433	01.49,439	3,044	00.02,346
00:44.13,444	(9/9)	4	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:16.36,044	01.49,335	3,655	00.00,611
00:44.25,548	(9/9)	5	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:16.48,148	01.50,409	15,759	00.12,104
00:44.29,767	(9/9)	6	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:16.52,367	01.51,343	19,978	00.04,219
00:44.33,968	(9/9)	7	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:16.56,568	01.51,432	24,179	00.04,201
00:44.39,582	(9/9)	8	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:17.02,182	01.52,133	29,793	00.05,614
00:44.44,815	(9/9)	9	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:17.07,415	01.52,801	35,026	00.05,233
00:44.45,318	(9/9)	10	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:17.07,918	01.54,011	35,529	00.00,503
00:44.46,169	(9/9)	11	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:17.08,769	01.52,137	36,38	00.00,851
00:44.46,846	(9/9)	12	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:17.09,446	01.51,961	37,057	00.00,677
00:44.47,401	(9/9)	13	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:17.10,001	01.51,978	37,612	00.00,555
00:44.52,798	(9/9)	14	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:17.15,398	01.52,964	43,009	00.05,397
00:44.54,635	(9/9)	15	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:17.17,235	01.52,790	44,846	00.01,837
00:45.01,434	(9/9)	16	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:17.24,034	01.54,243	51,645	00.06,799
00:45.02,349	(9/9)	17	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:17.24,949	01.55,799	52,56	00.00,915
00:45.02,762	(9/9)	18	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:17.25,362	01.54,368	52,973	00.00,413
00:45.04,982	(9/9)	19	№30 Филипп Альфо ("Лола")	00:17.27,582	01.53,489	55,193	00.02,220
00:45.34,851	(8/9)	21	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:17.57,451	01.52,894	1 круг	00.29,869

00:44.20 – Пирро проигрывает Мэнселлу уже 12 секунд. Это – первая лига. Пирро опережает опытного Паптресе на 5 секунд.

00:44.38 – лидеры в первой шикане.

00:45.30 – бортовая камера Мэнселла.

00:45.58 – 10 круг. Все лидеры вышли из минуты и 49 секунд, а лучшее время на круге (и в гонке) показал Сенна. Пирро вышел из минуты 50 секунд, а следующий за ним Патресе проиграл ему более секунды. Брандл уступил ещё и Гужелмину. Накадзима обошёл Уорика, а Капелли – Арну.

00:45.58,381	(10/10)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:18.20,981	01.48,592		00.23,530
00:45.59,164	(10/10)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:18.21,764	01.48,677	0,783	00.00,783
00:46.01,764	(10/10)	3	№28 Герхард Бергер ("Феррари")	00:18.24,364	01.48,931	3,383	00.02,600
00:46.02,414	(10/10)	4	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:18.25,014	01.48,970	4,033	00.00,650
00:46.15,263	(10/10)	5	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:18.37,863	01.49,715	16,882	00.12,849
00:46.20,785	(10/10)	6	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:18.43,385	01.51,018	22,404	00.05,522
00:46.25,964	(10/10)	7	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:18.48,564	01.51,996	27,583	00.05,179
00:46.31,950	(10/10)	8	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:18.54,550	01.52,368	33,569	00.05,986
00:46.37,887	(10/10)	9	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:19.00,487	01.53,072	39,506	00.05,937
00:46.38,762	(10/10)	10	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:19.01,362	01.52,593	40,381	00.00,875
00:46.40,207	(10/10)	11	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:19.02,807	01.54,889	41,826	00.01,445
00:46.40,580	(10/10)	12	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:19.03,180	01.53,179	42,199	00.00,373
00:46.41,055	(10/10)	13	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:19.03,655	01.54,209	42,674	00.00,475
00:46.45,528	(10/10)	14	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:19.08,128	01.52,730	47,147	00.04,473
00:46.47,309	(10/10)	15	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:19.09,909	01.52,674	48,928	00.01,781
00:46.53,938	(10/10)	16	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:19.16,538	01.52,504	55,557	00.06,629
00:46.54,941	(10/10)	17	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:19.17,541	01.52,179	56,56	00.01,003
00:46.57,043	(10/10)	18	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:19.19,643	01.54,694	58,662	00.02,102
00:46.58,880	(10/10)	19	№30 Филипп Альфо ("Лола")	00:19.21,480	01.53,898	1.00,499	00.01,837
00:47.27,739	(9/10)	20	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:19.50,339	01.52,888	1 круг	00.28,859





Альманах «История мирового автоспорта»



00:46.15 – лучший круг Сенны.

00:456.36 – положение после 10 круга.

00:47.46 – 11 круг. Новый рекорд круга в гонке – у Сенны. Брандл продолжает терять позиции – теперь его прошли Накадзима и Уорик.

00:47.46,623	(11/11)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:20.09,223	01.48,242		00.18,884
00:47.47,802	(11/11)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:20.10,402	01.48,638	1,179	00.01,179
00:47.50,907	(11/11)	3	№28 Герхард Бергер ("Феррари")	00:20.13,507	01.49,143	4,284	00.03,105
00:47.51,361	(11/11)	4	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:20.13,961	01.48,947	4,738	00.00,454
00:48.05,088	(11/11)	5	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:20.27,688	01.49,825	18,465	00.13,727
00:48.12,491	(11/11)	6	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:20.35,091	01.51,706	25,868	00.07,403
00:48.17,563	(11/11)	7	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:20.40,163	01.51,599	30,94	00.05,072
00:48.24,373	(11/11)	8	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:20.46,973	01.52,423	37,75	00.06,810
00:48.30,757	(11/11)	9	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:20.53,357	01.52,870	44,134	00.06,384
00:48.31,150	(11/11)	10	№15 Маурисио Гузелмин ("Марч")	00:20.53,750	01.52,388	44,527	00.00,393
00:48.32,720	(11/11)	11	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:20.55,320	01.52,140	46,097	00.01,570
00:48.34,195	(11/11)	12	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:20.56,795	01.53,140	47,572	00.01,475
00:48.35,444	(11/11)	13	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:20.58,044	01.55,237	48,821	00.01,249
00:48.38,470	(11/11)	14	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:21.01,070	01.52,942	51,847	00.03,026
00:48.40,244	(11/11)	15	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:21.02,844	01.52,935	53,621	00.01,774
00:48.46,566	(11/11)	16	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:21.09,166	01.52,628	59,943	00.06,322
00:48.47,006	(11/11)	17	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:21.09,606	01.52,065	1.00,383	00.00,440
00:48.51,432	(11/11)	18	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:21.14,032	01.54,389	1.04,809	00.04,426
00:48.52,599	(11/11)	19	№30 Филипп Альво ("Лола")	00:21.15,199	01.53,719	1.05,976	00.01,167
00:49.21,145	(10/11)	20	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:21.43,745	01.53,406	1 круг	00.28,546



00:48.02 – информация о лучшем круге Сенны.

00:48.47 – кажется, что Мэнселл вот-вот пойдёт на обгон.

00:49.05 – бортовая камера Бергера.



Альманах «История мирового автоспорта»



00:49.35 – 12 круг. Прост ответил Сенне и показал время, лишь на тысячную больше, чем рекорд прошлого круга. Бергер с Мэнселлом проигрывают теперь им по секунде на каждом круге. Также на этом круге Гужелмин обошёл Модену.

00:49.35,028	(12/12)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:21.57,628	01.48,405		00.13,883
00:49.36,045	(12/12)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:21.58,645	01.48,243	1,017	00.01,017
00:49.40,607	(12/12)	3	№28 Герхард Бергер ("Феррари")	00:22.03,207	01.49,700	5,579	00.04,562
00:49.41,085	(12/12)	4	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:22.03,685	01.49,724	6,057	00.00,478
00:49.54,743	(12/12)	5	№20 Эмануеле Пирро ("Бенеттон")	00:22.17,343	01.49,655	19,715	00.13,658
00:50.03,760	(12/12)	6	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:22.26,360	01.51,269	28,732	00.09,017
00:50.09,251	(12/12)	7	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:22.31,851	01.51,688	34,223	00.05,491
00:50.16,789	(12/12)	8	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:22.39,389	01.52,416	41,761	00.07,538
00:50.23,466	(12/12)	9	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:22.46,066	01.52,316	48,438	00.06,677
00:50.24,432	(12/12)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:22.47,032	01.53,675	49,404	00.00,966
00:50.24,782	(12/12)	11	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:22.47,382	01.52,062	49,754	00.00,350
00:50.26,204	(12/12)	12	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:22.48,804	01.52,009	51,176	00.01,422
00:50.28,801	(12/12)	13	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:22.51,401	01.53,357	53,773	00.02,597
00:50.31,115	(12/12)	14	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:22.53,715	01.52,645	56,087	00.02,314
00:50.32,721	(12/12)	15	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:22.55,321	01.52,477	57,693	00.01,606
00:50.38,978	(12/12)	16	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:23.01,578	01.52,412	1.03,950	00.06,257
00:50.39,646	(12/12)	17	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:23.02,246	01.52,640	1.04,618	00.00,668
00:50.46,417	(12/12)	18	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:23.09,017	01.54,985	1.11,389	00.06,771
00:50.46,893	(12/12)	19	№30 Филипп Альбо ("Лола")	00:23.09,493	01.54,294	1.11,865	00.00,476
00:51.14,620	(11/12)	20	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:23.37,220	01.53,475	1 круг	00.27,727

00:50.09 – Марри Уокер предполагает, что Бергер сдерживает Мэнселла, и Джеймс Хант с ним соглашается.

00:50.48 – мелькнул Палмер, проигрывающий круг.

00:51.23 – 13 круг. Прост показал рекорд круга и ещё чуть-чуть приблизился к Сенне, а «Феррари» отстали ещё на секунду. Модену пропустил ещё Накадзиму.

00:51.23,182	(13/13)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:23.45,782	01.48,154		00.08,562
00:51.24,160	(13/13)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:23.46,760	01.48,115	0,978	00.00,978
00:51.29,779	(13/13)	3	№28 Герхард Бергер ("Феррари")	00:23.52,379	01.49,172	6,597	00.05,619
00:51.30,225	(13/13)	4	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:23.52,825	01.49,140	7,043	00.00,446
00:51.44,736	(13/13)	5	№20 Эмануеле Пирро ("Бенеттон")	00:24.07,336	01.49,993	21,554	00.14,511
00:51.54,916	(13/13)	6	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:24.17,516	01.51,156	31,734	00.10,180
00:52.00,667	(13/13)	7	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:24.23,267	01.51,416	37,485	00.05,751
00:52.08,748	(13/13)	8	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:24.31,348	01.51,959	45,566	00.08,081
00:52.15,213	(13/13)	9	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:24.37,813	01.51,747	52,031	00.06,465
00:52.16,449	(13/13)	10	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:24.39,049	01.51,667	53,267	00.01,236
00:52.18,220	(13/13)	11	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:24.40,820	01.53,788	55,038	00.01,771
00:52.18,811	(13/13)	12	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:24.41,411	01.52,607	55,629	00.00,591
00:52.21,410	(13/13)	13	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:24.44,010	01.52,609	58,228	00.02,599
00:52.24,169	(13/13)	14	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:24.46,769	01.53,054	1.00,987	00.02,759
00:52.25,269	(13/13)	15	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:24.47,869	01.52,548	1.02,087	00.01,100
00:52.30,996	(13/13)	16	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:24.53,596	01.52,018	1.07,814	00.05,727
00:52.31,516	(13/13)	17	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:24.54,116	01.51,870	1.08,334	00.00,520
00:52.41,248	(13/13)	18	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:25.03,848	01.54,831	1.18,066	00.09,732
00:52.41,973	(13/13)	19	№30 Филипп Альбо ("Лола")	00:25.04,573	01.55,080	1.18,791	00.00,725
00:53.08,403	(12/13)	20	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:25.31,003	01.53,783	1 круг	00.26,430

00:51.54 – информация о лучшем круге Проста.

00:51.56 – авария Бергера на торможении перед первой шиканой!

00:52.26 – повтор. Лопнула задняя правая шина – результат слишком резких регулярных наездов на бордюры.

00:52.53 – Бергер уходит.

00:53.08 – лидеры догоняют Палмера.

00:53.11 – 14 круг. Теперь Сенна немного «отщипнул» у Проста. Мэнселл проиграл более полутора секунд, но это, возможно, из-за аварии Бергера. Теперь посмотрим, действительно ли Бергер Мэнселла сдерживал. Позади Альбо обонал Арну.

00:53.11,320	(14/14)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:25.33,920	01.48,138		00.02,917
00:53.12,370	(14/14)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:25.34,970	01.48,210	1,05	00.01,050
00:53.20,185	(14/14)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:25.42,785	01.49,960	8,865	00.07,815
00:53.35,866	(14/14)	4	№20 Эмануеле Пирро ("Бенеттон")	00:25.58,466	01.51,130	24,546	00.15,681
00:53.46,567	(14/14)	5	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:26.09,167	01.51,651	35,247	00.10,701
00:53.52,454	(14/14)	6	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:26.15,054	01.51,787	41,134	00.05,887
00:54.00,899	(14/14)	7	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:26.23,499	01.52,151	49,579	00.08,445
00:54.06,771	(14/14)	8	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:26.29,371	01.51,558	55,451	00.05,872
00:54.08,024	(14/14)	9	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:26.30,624	01.51,575	56,704	00.01,253
00:54.11,140	(14/14)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:26.33,740	01.52,920	59,82	00.03,116
00:54.11,753	(14/14)	11	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:26.34,353	01.52,942	1.00,433	00.00,613
00:54.14,606	(14/14)	12	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:26.37,206	01.53,196	1.03,286	00.02,853
00:54.16,708	(14/14)	13	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:26.39,308	01.52,539	1.05,388	00.02,102
00:54.17,661	(14/14)	14	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:26.40,261	01.52,392	1.06,341	00.00,953
00:54.23,317	(14/14)	15	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:26.45,917	01.52,321	1.11,997	00.05,656
00:54.23,782	(14/14)	16	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:26.46,382	01.52,266	1.12,462	00.00,465
00:54.36,801	(14/14)	17	№30 Филипп Альбо ("Лола")	00:26.59,401	01.54,828	1.25,481	00.13,019
00:54.37,728	(14/14)	18	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:27.00,328	01.56,480	1.26,408	00.00,927



Альманах «История мирового автоспорта»



- 00:53.50 – Бергер смотрит на проезжающего мимо Мэнселла. Хант напомнил, что у Бергера до сих пор в сезоне нет ни одного очка.
- 00:53.54 – Сенна догнал Палмера, и сейчас будет обгон.
- 00:54.07 – Сенна обогнал Палмера на прямой после второй шиканы, и Палмер попытался пристойиться в воздушный мешок, но собственной скорости всё равно не хватило, и уже на входе в третью шикану Сенны был далеко, а на выходе Палмер сам пропустил Проста.
- 00:54.29 – положение после 14 кругов. Пике поднялся на 6 позицию.



00:55.00 – 15 круг. Теперь Прост немного «отщипнул» у Сенны. Возможно, свою роль сыграл Палмер. Мэнселл был на 2 тысячные медленнее Проста, но на 5 сотых быстрее Сенны. Вот и интрига появилась. Перестановок не было.

00:55.00,119	(15/15)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:27.22,719	01.48,799		00.22,391
00:55.01,109	(15/15)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:27.23,709	01.48,739	0,99	00.00,990
00:55.03,122	(13/15)	20	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:27.25,722	01.54,719	2 круга	00.02,013
00:55.08,926	(15/15)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:27.31,526	01.48,741	8,807	00.05,804
00:55.25,721	(15/15)	4	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:27.48,321	01.49,855	25,602	00.16,795
00:55.38,176	(15/15)	5	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:28.00,776	01.51,609	38,057	00.12,455
00:55.44,583	(15/15)	6	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:28.07,183	01.52,129	44,464	00.06,407
00:55.52,832	(15/15)	7	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:28.15,432	01.51,933	52,713	00.08,249
00:55.58,046	(15/15)	8	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:28.20,646	01.51,275	57,927	00.05,214
00:55.59,781	(15/15)	9	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:28.22,381	01.51,757	59,662	00.01,735
00:56.03,702	(15/15)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:28.26,302	01.52,562	1.03,583	00.03,921
00:56.04,085	(15/15)	11	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:28.26,685	01.52,332	1.03,966	00.00,383
00:56.07,545	(15/15)	12	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:28.30,145	01.52,939	1.07,426	00.03,460
00:56.09,190	(15/15)	13	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:28.31,790	01.52,482	1.09,071	00.01,645
00:56.10,405	(15/15)	14	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:28.33,005	01.52,744	1.10,286	00.01,215
00:56.15,480	(15/15)	15	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:28.38,080	01.52,163	1.15,361	00.05,075
00:56.15,997	(15/15)	16	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:28.38,597	01.52,215	1.15,878	00.00,517
00:56.31,041	(15/15)	17	№30 Филипп Альво ("Лола")	00:28.53,641	01.54,240	1.30,922	00.15,044
00:56.32,531	(15/15)	18	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:28.55,131	01.54,803	1.32,412	00.01,490



Альманах «История мирового автоспорта»



00:56.48 – 16 круг. Прост – чуточку быстрее Сенны (оба впервые вышли из минуты и 48 секунд), Мэнселл – на секунду медленнее. И Палмер тут не при чём. Без перестановок.

00:56.48,081	(16/16)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:29.10,681	01.47,962		00.15,550
00:56.49,052	(16/16)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:29.11,652	01.47,943	0,971	00.00,971
00:56.56,586	(14/16)	19	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:29.19,186	01.53,464	2 круга	00.07,534
00:56.57,872	(16/16)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:29.20,472	01.48,946	9,791	00.01,286
00:57.15,772	(16/16)	4	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:29.38,372	01.50,051	27,691	00.17,900
00:57.30,321	(16/16)	5	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:29.52,921	01.52,145	42,24	00.14,549
00:57.35,943	(16/16)	6	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:29.58,543	01.51,360	47,862	00.05,622
00:57.44,821	(16/16)	7	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:30.07,421	01.51,989	56,74	00.08,878
00:57.49,393	(16/16)	8	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:30.11,993	01.51,347	1.01,312	00.04,572
00:57.50,836	(16/16)	9	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:30.13,436	01.51,055	1.02,755	00.01,443
00:57.56,624	(16/16)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:30.19,224	01.52,922	1.08,543	00.05,788
00:57.57,063	(16/16)	11	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:30.19,663	01.52,978	1.08,982	00.00,439
00:58.00,996	(16/16)	12	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:30.23,596	01.53,451	1.12,915	00.03,933
00:58.01,748	(16/16)	13	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:30.24,348	01.52,558	1.13,667	00.00,752
00:58.02,673	(16/16)	14	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:30.25,273	01.52,268	1.14,592	00.00,925
00:58.07,886	(16/16)	15	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:30.30,486	01.52,406	1.19,805	00.05,213
00:58.08,351	(16/16)	16	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:30.30,951	01.52,354	1.20,270	00.00,465
00:58.24,462	(16/16)	17	№30 Филипп Альво ("Лола")	00:30.47,062	01.53,421	1.36,381	00.16,111
00:58.26,646	(16/16)	18	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:30.49,246	01.54,115	1.38,565	00.02,184

00:57.12 – информация о лучшем круге Проста.

00:57.21 – Палмер и Мэнселл проезжают мимо идущего пешком Бергера. Сейчас будет обгон.

00:57.39 – Марри Уокер говорит, что Прост подал знак капитанскому мостику, проезжая по главной прямой, и в боксах «Макларена» наблюдается активность.

00:58.05 – на заднем плане Мэнселл – впереди Палмера.

00:58.30 – Прост действительно сворачивает в боксы. Это гораздо раньше середины дистанции.

00:58.36 – 17 круг. Уорик обогнал Модену, Брандл уступил два места Мартини и де-Чезарису.

00:58.36,100	(17/17)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:30.58,700	01.48,019		00.09,454
00:58.38,479	(17/17)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:31.01,079	01.49,427	2,379	00.02,379
00:58.48,127	(17/17)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:31.10,727	01.50,255	12,027	00.09,648
00:58.51,186	(15/17)	19	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:31.13,786	01.54,600	2 круга	00.03,059
00:59.05,767	(17/17)	4	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:31.28,367	01.49,995	29,667	00.14,581
00:59.21,902	(17/17)	5	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:31.44,502	01.51,581	45,802	00.16,135
00:59.26,693	(17/17)	6	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:31.49,293	01.50,750	50,593	00.04,791
00:59.36,980	(17/17)	7	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:31.59,580	01.52,159	1.00,880	00.10,287
00:59.40,680	(17/17)	8	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:32.03,280	01.51,287	1.04,580	00.03,700
00:59.41,910	(17/17)	9	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:32.04,510	01.51,074	1.05,810	00.01,230
00:59.49,189	(17/17)	10	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:32.11,789	01.52,126	1.13,089	00.07,279
00:59.50,209	(17/17)	11	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:32.12,809	01.53,585	1.14,109	00.01,020
00:59.54,570	(17/17)	12	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:32.17,170	01.52,822	1.18,470	00.04,361
00:59.55,430	(17/17)	13	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:32.18,030	01.52,757	1.19,330	00.00,860
00:59.57,798	(17/17)	14	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:32.20,398	01.56,802	1.21,698	00.02,368
01:00.00,762	(17/17)	15	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:32.23,362	01.52,876	1.24,662	00.02,964
01:00.01,265	(17/17)	16	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:32.23,865	01.52,914	1.25,165	00.00,503
01:00.17,701	(17/17)	17	№30 Филипп Альво ("Лола")	00:32.40,301	01.53,239	1.41,601	00.16,436
01:00.21,089	(17/17)	18	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:32.43,689	01.54,443	1.44,989	00.03,388





Альманах «История мирового автоспорта»



00:58.43 – пит-стоп Проста. Заминка с левым задним колесом. Потерял дополнительно 10 секунд (всего – 18).

00:59.15 – Прост выехал позади Пирро.

00:59.30 – перед Сенной – следующие круговые Арну и Алььо.

00:01.23 – 18 круг. Сенна не заезжает и показывает рекорд круга. Просту не удаётся обогнать Пирро.

01:00.23,950	(18/18)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:32.46,550	01.47,850		00.02,861
01:00.41,770	(18/18)	2	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:33.04,370	01.53,643	17,82	00.17,820
01:00.45,972	(16/18)	19	№3 Джонатан Палмер ("Тиррелл")	00:33.08,572	01.54,786	2 круга	00.04,202
01:00.55,886	(18/18)	3	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:33.18,486	01.50,119	31,936	00.09,914
01:00.56,338	(18/18)	4	№2 Прост ("Макларен")	00:33.18,938	02.17,859	32,388	00.00,452
01:01.16,844	(18/18)	5	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:33.39,444	01.54,942	52,894	00.20,506
01:01.17,401	(18/18)	6	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:33.40,001	01.50,708	53,451	00.00,557
01:01.29,128	(18/18)	7	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:33.51,728	01.52,148	1.05,178	00.11,727
01:01.31,621	(18/18)	8	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:33.54,221	01.50,941	1.07,671	00.02,493
01:01.37,705	(18/18)	9	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:34.00,305	01.55,795	1.13,755	00.06,084
01:01.40,873	(18/18)	10	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:34.03,473	01.51,684	1.16,923	00.03,168
01:01.42,974	(18/18)	11	№8 Стефано Модена ("Брэм")	00:34.05,574	01.52,765	1.19,024	00.02,101
01:01.47,922	(18/18)	12	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:34.10,522	01.53,352	1.23,972	00.04,948
01:01.48,864	(18/18)	13	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:34.11,464	01.53,434	1.24,914	00.00,942
01:01.52,773	(18/18)	14	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:34.15,373	01.52,011	1.28,823	00.03,909
01:01.53,283	(18/18)	15	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:34.15,883	01.52,018	1.29,333	00.00,510
01:02.09,614	(18/18)	16	№7 Мартин Брандл ("Брэм")	00:34.32,214	02.11,816	1.45,664	00.16,331
01:02.11,789	(18/18)	17	№30 Филипп Алььо ("Лола")	00:34.34,389	01.54,088	1.47,839	00.02,175
01:02.15,971	(18/18)	18	№25 Рене Арну ("Лиже")	00:34.38,571	01.54,882	1.52,021	00.04,182

01:00.31 – информация о рекорде круга Сенны.

00:01.32 – на заднем плане в боксы заезжает Мэнселл.

01:00.38 – Мэнселл. Тоже не всё гладко с пит-стопом. «Леденец» был поднят до того, как было до конца закреплено левое переднее колесо. Но потерял он всё равно меньше, чем Прост.

01:01.12 – Прост висит на колесе у Пирро, позади – Мэнселл. Уокер сообщает, что в боксах уже побывал Брандл (получается, на предыдущем круге), а сейчас заезжает Патресе.

01:01.20 – Бергер всё ещё шагает.

01:01.25 – пит-стоп Патресе. Без заминок, но как-то всё равно медленно.

01:01.43 – сход Палмера из-за порвавшегося тросика газа.

01:01.54 – Сенна. Впереди мелькнули Брандл и Алььо.

01:02.26 – Сенна заезжает на пит-стоп. Заминка с задним правым колесом ещё длиннее, чем у Проста (23 сек. против 19).





Альманах «История мирового автоспорта»



01:02.16 – 19 круг. Накадзима на пит-стопе проиграл 6 позиций и откатился с 9-й на 15-ю.

01:02.16,061	(19/19)	1	№1 Сенна ("Макларен")	00:34.38,661	01.52,111		00.00,090
01:02.44,452	(19/19)	2	№2 Прост ("Макларен")	00:35.07,052	01.48,114	28,391	00.28,391
01:02.50,766	(19/19)	3	№20 Эмануеле Пирро ("Бенеттон")	00:35.13,366	01.54,880	34,705	00.06,314
01:02.52,717	(19/19)	4	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:35.15,317	02.10,947	36,656	00.01,951
01:03.08,997	(19/19)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:35.31,597	01.51,596	52,936	00.16,280
01:03.20,798	(19/19)	6	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:35.43,398	01.51,670	1.04,737	00.11,801
01:03.22,114	(19/19)	7	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:35.44,714	01.50,493	1.06,053	00.01,316
01:03.25,426	(19/19)	8	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:35.48,026	02.08,582	1.09,365	00.03,312
01:03.32,875	(19/19)	9	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:35.55,475	01.52,002	1.16,814	00.07,449
01:03.35,863	(19/19)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:35.58,463	01.52,889	1.19,802	00.02,988
01:03.40,054	(19/19)	11	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:36.02,654	01.52,132	1.23,993	00.04,191
01:03.41,340	(19/19)	12	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:36.03,940	01.52,476	1.25,279	00.01,286
01:03.44,919	(19/19)	13	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:36.07,519	01.52,146	1.28,858	00.03,579
01:03.45,430	(19/19)	14	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:36.08,030	01.52,147	1.29,369	00.00,511
01:03.51,338	(19/19)	15	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:36.13,938	02.13,633	1.35,277	00.05,908
01:04.00,989	(19/19)	16	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:36.23,589	01.51,375	1.44,928	00.09,651
01:04.04,427	(19/19)	17	№30 Филипп Альво ("Лола")	00:36.27,027	01.52,638	1.48,366	00.03,438
01:04.10,422	(19/19)	18	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:36.33,022	01.54,451	1.54,361	00.05,995

01:02.49 – Сенна выезжает точно за Простом, который быстро промелькнул.

01:02.56 – пит-стоп Пирро.

01:03.10 – Прост и Сенна.

01:03.21 – слева стоит «Тиррелл» Палмера.

01:04.00 – позади мелькнул Мэнселл. Не так уж он и далеко. Но это только из-за заминок «Макларенов». На этом круге можно будет сравнить скорости Проста и Мэнселла, на следующем – всех троих.

01:04.31 – 20 круг. Прост показал лучший круг, время Мэнселла – на полторы секунды хуже.

01:04.31,877	(20/20)	1	№2 Прост ("Макларен")	00:36.54,477	01.47,425		00.21,455
01:04.35,090	(20/20)	2	№1 Сенна ("Макларен")	00:36.57,690	02.19,029	3,213	00.03,213
01:04.41,586	(20/20)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:37.04,186	01.48,869	9,709	00.06,496
01:04.58,791	(20/20)	4	№20 Эмануеле Пирро ("Бенеттон")	00:37.21,391	02.08,025	26,914	00.17,205
01:05.00,636	(20/20)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:37.23,236	01.51,639	28,759	00.01,845
01:05.12,567	(20/20)	6	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:37.35,167	01.51,769	40,69	00.11,931
01:05.13,142	(20/20)	7	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:37.35,742	01.51,028	41,265	00.00,575
01:05.15,336	(20/20)	8	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:37.37,936	01.49,910	43,459	00.02,194
01:05.24,492	(20/20)	9	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:37.47,092	01.51,617	52,615	00.09,156
01:05.29,030	(20/20)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:37.51,630	01.53,167	57,153	00.04,538
01:05.32,379	(20/20)	11	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:37.54,979	01.52,325	1.00,502	00.03,349
01:05.33,478	(20/20)	12	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:37.56,078	01.52,138	1.01,601	00.01,099
01:05.37,016	(20/20)	13	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:37.59,616	01.52,097	1.05,139	00.03,538
01:05.37,614	(20/20)	14	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:38.00,214	01.52,184	1.05,737	00.00,598
01:05.41,752	(20/20)	15	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:38.04,352	01.50,414	1.09,875	00.04,138
01:05.52,875	(20/20)	16	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:38.15,475	01.51,886	1.20,998	00.11,123
01:06.01,578	(20/20)	17	№30 Филипп Альво ("Лола")	00:38.24,178	01.57,151	1.29,701	00.08,703
01:06.04,700	(20/20)	18	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:38.27,300	01.54,278	1.32,823	00.03,122





Альманах «История мирового автоспорта»



01:04.51 – информация о лучшем круге Проста.

01:05.17 – «Тиррелл» Палмера эвакуируют.

01:05.29 – положение после 20 кругов. Пике и Алези поднялись на строчку вверх из-за пит-стопа Патресе. Пирро после своего сохранил 4 позицию.

01:06.15 – пит-стоп Алльо.

01:06.19 – 21 круг. Сенна медленнее Проста на 2 десятых, Мэнселл – на полторы секунды.

01:06.19,134	(21/21)	1	№2 Прост ("Макларен")	00:38.41,734	01.47,257		00.14,434
01:06.22,575	(21/21)	2	№1 Сенна ("Макларен")	00:38.45,175	01.47,485	3,441	00.03,441
01:06.30,308	(21/21)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:38.52,908	01.48,722	11,174	00.07,733
01:06.48,041	(21/21)	4	№20 Эмануеле Пирро ("Бенеттон")	00:39.10,641	01.49,250	28,907	00.17,733
01:06.56,514	(21/21)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:39.19,114	01.55,878	37,38	00.08,473
01:07.04,329	(21/21)	6	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:39.26,929	01.51,187	45,195	00.07,815
01:07.05,526	(21/21)	7	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:39.28,126	01.50,190	46,392	00.01,197
01:07.17,957	(21/21)	8	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:39.40,557	01.53,465	58,823	00.12,431
01:07.23,015	(21/21)	9	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:39.45,615	01.53,985	1.03,881	00.05,058
01:07.24,728	(21/21)	10	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:39.47,328	01.52,349	1.05,594	00.01,713
01:07.25,729	(21/21)	11	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:39.48,329	01.52,251	1.06,595	00.01,001
01:07.28,956	(21/21)	12	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:39.51,556	01.51,940	1.09,822	00.03,227
01:07.29,653	(21/21)	13	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:39.52,253	01.52,039	1.10,519	00.00,697
01:07.32,459	(21/21)	14	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:39.55,059	01.50,707	1.13,325	00.02,806
01:07.45,279	(21/21)	15	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:40.07,879	01.52,404	1.26,145	00.12,820
01:07.59,295	(21/21)	16	№25 Рене Арну ("Лиже")	00:40.21,895	01.54,595	1.40,161	00.14,016

01:06.27 – Алльо выезжает сразу вслед за Сенной.

01:06.55 – вылет Алези на стадионе. Марри Уокер сообщает, что Пике – в боксах. Они занимали 6 и 5 позиции соответственно.

01:07.22 – повтор инцидента. Алези преследовал Гужелмина и допустил ошибку на входе в поворот. Тут же его прошёл Патресе.

01:07.39 – горит «Лола» Алльо. Это третья шикана. Мимо проезжает Мэнселл. Потом – Пирро, Гужелмин, Патресе. Алльо покидает место аварии.

01:08.06 – 22 круг. Прост выходит из минуты и 47 секунд, Сенна – на 0,4 сек. медленнее. Мэнселл из-за Алльо был медленнее почти на 6 секунд. Мы видели, что «Макларены» ехали впереди Алльо. Патресе на финише круга был уже впереди Гужелмина на 5 позиции. Пике после пит-стопа откатился на седьмую. Алези вытолкали, и он вернулся в гонку, хотя и самым последним.

01:08.06,069	(22/22)	1	№2 Прост ("Макларен")	00:40.28,669	01.46,935		00.06,774
01:08.09,943	(22/22)	2	№1 Сенна ("Макларен")	00:40.32,543	01.47,368	3,874	00.03,874
01:08.22,884	(22/22)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:40.45,484	01.52,576	16,815	00.12,941
01:08.40,591	(22/22)	4	№20 Эмануеле Пирро ("Бенеттон")	00:41.03,191	01.52,550	34,522	00.17,707
01:08.58,036	(22/22)	5	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:41.20,636	01.52,510	51,967	00.17,445
01:08.59,644	(22/22)	6	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:41.22,244	01.55,315	53,575	00.01,608
01:08.59,737	(21/22)	17	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:41.22,337	03.47,170	1 круг	00.00,093
01:09.09,049	(22/22)	7	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:41.31,649	02.12,535	1.02,980	00.09,312
01:09.11,962	(22/22)	8	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:41.34,562	01.54,005	1.05,893	00.02,913
01:09.17,926	(22/22)	9	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:41.40,526	01.54,911	1.11,857	00.05,964
01:09.18,330	(22/22)	10	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:41.40,930	01.53,602	1.12,261	00.00,404
01:09.18,999	(22/22)	11	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:41.41,599	01.53,270	1.12,930	00.00,669
01:09.22,260	(22/22)	12	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:41.44,860	01.53,304	1.16,191	00.03,261
01:09.23,033	(22/22)	13	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:41.45,633	01.53,380	1.16,964	00.00,773
01:09.25,020	(22/22)	14	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:41.47,620	01.52,561	1.18,951	00.01,987
01:09.39,349	(22/22)	15	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:42.01,949	01.54,070	1.33,280	00.14,329





Альманах «История мирового автоспорта»



01:08.34 – повтор инцидента. Причём, сразу видно рекламный щит, разбитый Бутсеном. Пламя вызвано утечкой масла.

01:08.50 – Брандл. Арну, Прост, Сенна. Интересно, будет Арну блокировать Проста?

01:09.01 – информация о лучшем круге Проста.

01:09.34 – Арну очень деликатно (или демонстративно?) пропускает Проста.

01:09.53 – 23 круг. Сенна проиграл Просту две десятых, Мэнселл – несопоставимо медленнее. Можно даже уже за ним и не следить.

01:09.53,897	(23/23)	1	№2 Прост ("Макларен")	00:42.16,497	01.47,828		00.14,548
01:09.55,856	(22/23)	16	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:42.18,456	01.56,561	1 круг	00.01,959
01:09.58,010	(23/23)	2	№1 Сенна ("Макларен")	00:42.20,610	01.48,067	4,113	00.02,154
01:10.14,535	(23/23)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:42.37,135	01.51,651	20,638	00.16,525
01:10.31,068	(23/23)	4	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:42.53,668	01.50,477	37,171	00.16,533
01:10.49,660	(23/23)	5	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:43.12,260	01.51,624	55,763	00.18,592
01:10.54,048	(23/23)	6	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:43.16,648	01.54,404	1.00,151	00.04,388
01:11.02,087	(23/23)	7	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:43.24,687	01.53,038	1.08,190	00.08,039
01:11.04,641	(23/23)	8	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:43.27,241	01.52,679	1.10,744	00.02,554
01:11.12,075	(23/23)	9	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:43.34,675	01.54,149	1.18,178	00.07,434
01:11.12,633	(23/23)	10	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:43.35,233	01.54,303	1.18,736	00.00,558
01:11.12,958	(23/23)	11	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:43.35,558	01.53,959	1.19,061	00.00,325
01:11.14,785	(22/23)	17	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:43.37,385	02.15,048	1 круг	00.01,827
01:11.16,023	(23/23)	12	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:43.38,623	01.53,763	1.22,126	00.01,238
01:11.16,579	(23/23)	13	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:43.39,179	01.53,546	1.22,682	00.00,556
01:11.16,836	(23/23)	14	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:43.39,436	01.51,816	1.22,939	00.00,257
01:11.32,102	(23/23)	15	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:43.54,702	01.52,753	1.38,205	00.15,266

01:10.19 – 22 круга до финиша.

01:10.22 – а вот Сенну Арну не пропускает. Скорости хватает обогнать по внешней стороне.

01:10.41 – эвакуация «Тиррелла» Палмера продолжается.

01:11.08 – мелькнула эвакуируемая «Лола» Алльо.

01:11.41 – 24 круг. Сенна, несмотря на задержку с Арну, выиграл 3 десятых. Позади де-Чезарис (11) обошёл Мартини (10), а Накадзима (14) – Чивера (12) и Капелли (13).

01:11.41,386	(24/24)	1	№2 Прост ("Макларен")	00:44.03,986	01.47,489		00.09,284
01:11.45,127	(24/24)	2	№1 Сенна ("Макларен")	00:44.07,727	01.47,117	3,741	00.03,741
01:11.51,024	(23/24)	16	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:44.13,624	01.55,168	1 круг	00.05,897
01:12.04,931	(24/24)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:44.27,531	01.50,396	23,545	00.13,907
01:12.20,810	(24/24)	4	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:44.43,410	01.49,742	39,424	00.15,879
01:12.40,585	(24/24)	5	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:45.03,185	01.50,925	59,199	00.19,775
01:12.48,477	(24/24)	6	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:45.11,077	01.54,429	1.07,091	00.07,892
01:12.53,870	(24/24)	7	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:45.16,470	01.51,783	1.12,484	00.05,393
01:12.56,377	(24/24)	8	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:45.18,977	01.51,736	1.14,991	00.02,507
01:13.05,762	(24/24)	9	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:45.28,362	01.53,687	1.24,376	00.09,385
01:13.06,148	(24/24)	10	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:45.28,748	01.53,190	1.24,762	00.00,386
01:13.06,548	(24/24)	11	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:45.29,148	01.53,915	1.25,162	00.00,400
01:13.06,939	(23/24)	17	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:45.29,539	01.52,154	1 круг	00.00,391
01:13.08,667	(24/24)	12	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:45.31,267	01.51,831	1.27,281	00.01,728
01:13.09,874	(24/24)	13	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:45.32,474	01.53,851	1.28,488	00.01,207
01:13.10,322	(24/24)	14	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:45.32,922	01.53,743	1.28,936	00.00,448
01:13.26,017	(24/24)	15	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:45.48,617	01.53,915	1.44,631	00.15,695





Альманах «История мирового автоспорта»



01:11.44 – полезная графика положения на трассе первой четвёрки. По-прежнему она показывает с погрешностью. Например, Мэнселл был в реальности на линии финиша, когда на графике он подъезжал уже к первому повороту. Положение Пирро показано было точнее. «Макларены» отображаются точнее всех.

01:12.52 – продолжается эвакуация «Лолы» Алльо. Впереди проста – Брандл.

01:13.05 – очень интересная плотная группа! Модена (9), де-Чезарис (10), Мартини (11), Алези (17), Накадзима (12), Чивер (13) и Капелли (14). Причём, проигрывающий круг Алези ищет пути обгона Мартини.

01:13.25 – де-Чезарис идёт на обгон Модены и совершает его перед первой шиканой. Алези снова обозначил атаку на Мартини, но не смог её реализовать. Гужелмин также насаждает на Чивера.

01:13.28 – 25 круг. Сенна на 2 десятых приблизился к Просту.

01:13.28,514	(25/25)	1	№2 Прост ("Макларен")	00:45.51,114	01.47,128		00.02,497
01:13.32,085	(25/25)	2	№1 Сенна ("Макларен")	00:45.54,685	01.46,958	3,571	00.03,571
01:13.45,938	(24/25)	16	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:46.08,538	01.54,914	1 круг	00.13,853
01:13.54,254	(25/25)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:46.16,854	01.49,323	25,74	00.08,316
01:14.09,815	(25/25)	4	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:46.32,415	01.49,005	41,301	00.15,561
01:14.31,392	(25/25)	5	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:46.53,992	01.50,807	1.02,878	00.21,577
01:14.40,818	(25/25)	6	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:47.03,418	01.52,341	1.12,304	00.09,426
01:14.44,913	(25/25)	7	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:47.07,513	01.51,043	1.16,399	00.04,095
01:14.48,076	(25/25)	8	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:47.10,676	01.51,699	1.19,562	00.03,163
01:14.58,952	(25/25)	9	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:47.21,552	01.52,804	1.30,438	00.10,876
01:14.59,870	(25/25)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:47.22,470	01.54,108	1.31,356	00.00,918
01:15.00,632	(25/25)	11	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:47.23,232	01.54,084	1.32,118	00.00,762
01:15.01,187	(25/25)	12	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:47.23,787	01.52,520	1.32,673	00.00,555
01:15.02,099	(24/25)	17	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:47.24,699	01.55,160	1 круг	00.00,912
01:15.03,170	(25/25)	13	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:47.25,770	01.53,296	1.34,656	00.01,071
01:15.03,527	(25/25)	14	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:47.26,127	01.53,205	1.35,013	00.00,357

01:14.00 – Накадзима подъехал к Алези и на выходе из третьей шиканы буквально уже готов к обгону. На фоне видно шагающего Алльо и эвакуируемую «Лолу».

01:14.27 – Накадзима идёт на обгон и успешно его завершает. На самом деле Алези не должен препятствовать, так как он круговой. Теперь в этой группе самая плотная борьба – между Чивером и Капелли.





Альманах «История мирового автоспорта»



01:15.15 – 26 круг. Теперь уже Прост – на полсекунды быстрее. Возможно, это связано с круговым Брандлом. Сенна за круг потерял всё, что заработал за два круга.

01:15.15,745	(26/26)	1	№2 Прост ("Макларен")	00:47.38,345	01.47,231		00.12,218
01:15.19,681	(25/26)	15	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:47.42,281	01.53,664	1 круг	00.03,936
01:15.19,850	(26/26)	2	№1 Сенна ("Макларен")	00:47.42,450	01.47,765	4,105	00.00,169
01:15.40,569	(25/26)	16	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:48.03,169	01.54,631	1 круг	00.20,719
01:15.44,283	(26/26)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:48.06,883	01.50,029	28,538	00.03,714
01:15.59,165	(26/26)	4	№20 Эмануэле Пирро ("Бенеттон")	00:48.21,765	01.49,350	43,42	00.14,882
01:16.22,340	(26/26)	5	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:48.44,940	01.50,948	1.06,595	00.23,175
01:16.33,193	(26/26)	6	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:48.55,793	01.52,375	1.17,448	00.10,853
01:16.35,708	(26/26)	7	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:48.58,308	01.50,795	1.19,963	00.02,515
01:16.39,460	(26/26)	8	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:49.02,060	01.51,384	1.23,715	00.03,752
01:16.51,045	(26/26)	9	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:49.13,645	01.52,093	1.35,300	00.11,585
01:16.53,627	(26/26)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:49.16,227	01.53,757	1.37,882	00.02,582
01:16.53,900	(26/26)	11	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:49.16,500	01.52,713	1.38,155	00.00,273
01:16.55,040	(25/26)	17	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:49.17,640	01.52,941	1 круг	00.01,140
01:16.56,499	(26/26)	12	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:49.19,099	01.52,972	1.40,754	00.01,459
01:16.58,899	(26/26)	13	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:49.21,499	01.58,267	1.43,154	00.02,400
01:17.01,242	(26/26)	14	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:49.23,842	01.58,072	1.45,497	00.02,343

01:15.21 – Сенна обходит на круг Брандла.

01:15.32 – 19 кругов до финиша. Де-Чезарис заметно оторвался. Накадзима уже давит на Мартини.

01:16.05 – Накадзима идёт на обгон Мартини на торможении перед третьей шиканой.

01:16.20 – на заднем плане появился Прост, который скоро будет обгонять всю группу на круг, и тут возможны всякие случайности. Алези показывает себя в зеркалах заднего вида Мартини.

01:16.42 – Модена, Накадзима, Алези, Гужелмин. Нет Мартини и Чивера.

01:16.50 – вот они слева заезжают в боксы. А Накадзима уже готов к обгону Модены.





Альманах «История мирового автоспорта»



01:17.02 – 27 круг. Прост показал рекорд круга и выиграл у Сенны ещё 7 десятых.

01:17.02,368	(27/27)	1	№2 Прост ("Макларен")	00:49.24,968	01.46,623		00.01,126
01:17.07,168	(27/27)	2	№1 Сенна ("Макларен")	00:49.29,768	01.47,318	4,8	00.04,800
01:17.12,726	(26/27)	15	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:49.35,326	01.53,045	1 круг	00.05,558
01:17.33,963	(27/27)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:49.56,563	01.49,680	31,595	00.21,237
01:17.36,124	(26/27)	16	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:49.58,724	01.55,555	1 круг	00.02,161
01:18.15,305	(27/27)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:50.37,905	01.52,965	1.12,937	00.39,181
01:18.26,076	(27/27)	5	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:50.48,676	01.52,883	1.23,708	00.10,771
01:18.26,696	(27/27)	6	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:50.49,296	01.50,988	1.24,328	00.00,620
01:18.31,684	(27/27)	7	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:50.54,284	01.52,224	1.29,316	00.04,988
01:18.43,866	(27/27)	8	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:51.06,466	01.52,821	1.41,498	00.12,182
01:18.45,596	(27/27)	9	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:51.08,196	01.51,696	1.43,228	00.01,730
01:18.48,276	(27/27)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:51.10,876	01.54,649	1.45,908	00.02,680
01:18.48,626	(26/27)	17	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:51.11,226	01.53,586	1 круг	00.00,350
01:18.49,169	(27/27)	11	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:51.11,769	01.52,670	1.46,801	00.00,543

01:17.09 – информация о лучшем круге Проста.

01:17.31 – авария Пирро!

01:17.40 – повтор. Это въезд на стадион. Заехал на бордюр и потерял управление. Позже объяснил, что испытывал проблемы с переключением передач вниз, а также были проблемы с балансом на торможении, видимо, как результат столкновения с Бутсеном. Перед поворотом его немного занесло, и он заехал на бордюр. В пятницу здесь же таким же образом потерпел аварию Сенна. Правда, он выбрался из машины, осмотрел её, забрался обратно и своим ходом доехал до боксов. А потом ещё и выиграл на ней квалификацию.

01:18.00 – помогают выбраться. Бувально вытаскивают! Но живой. В итоге травм не было обнаружено, только небольшие ушибы. Мимо проехали Патресе, Гужелмин и Пике.



01:18.49 – 28 круг. Сенна – немного быстрее Проста.

01:18.49,591	(28/28)	1	№2 Прост ("Макларен")	00:51.12,191	01.47,223	.	00.00,422
01:18.54,309	(28/28)	2	№1 Сенна ("Макларен")	00:51.16,909	01.47,141	4,718	00.04,718
01:19.06,125	(27/28)	12	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:51.28,725	01.53,399	1 круг	00.11,816
01:19.13,570	(27/28)	13	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:51.36,170	02.14,671	1 круг	00.07,445
01:19.18,950	(27/28)	14	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:51.41,550	02.17,708	1 круг	00.05,380
01:19.23,127	(28/28)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:51.45,727	01.49,164	33,536	00.04,177
01:19.31,042	(27/28)	15	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:51.53,642	01.54,918	1 круг	00.07,915
01:20.06,903	(28/28)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:52.29,503	01.51,598	1.17,312	00.35,861
01:20.17,830	(28/28)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:52.40,430	01.51,134	1.28,239	00.10,927
01:20.24,741	(28/28)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:52.47,341	01.53,057	1.35,150	00.06,911
01:20.29,916	(28/28)	7	№15 Маурисио Гужелмин ("Марч")	00:52.52,516	02.03,840	1.40,325	00.05,175
01:20.35,656	(28/28)	8	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:52.58,256	01.51,790	1.46,065	00.05,740
01:20.36,039	(28/28)	9	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:52.58,639	01.50,443	1.46,448	00.00,383



Альманах «История мирового автоспорта»



01:18.51 – Прост догнал эту группу. Перед Моденой должен быть Накадзима.
 01:19.00 – де-Чезарис, Накадзима, Модена, Алеззи, Капелли, Прост, Сенна. Накадзима настигает де-Чезариса.
 01:19.04 – очень красиво параллельно пошли на обгон Алеззи и Прост. Только Просту удалось обогнать сразу двоих.
 01:19.46 – на задней прямой Прост обходит Алеззи. Капелли едет вплотную за Моденой. Их уже практически догнал Сенна.
 01:20.05 – продолжается оказание первой помощи Пирро.
 01:20.12 – Прост.
 01:20.32 – Гужелмин в боксах. Колёса заменили, но выпускать не торопятся.

01:20.38 – 29 круг. Прост отыграл на круговых 2 десятых.

01:20.38,172	(29/29)	1	№2 Прост ("Макларен")	00:53.00,772	01.48,581		00.02,133
01:20.40,372	(27/29)	16	№4 Жан Алеззи ("Тиррелл")	00:53.02,972	01.51,746	2 круга	00.02,200
01:20.42,951	(28/29)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:53.05,551	01.54,675	1 круг	00.02,579
01:20.43,060	(29/29)	2	№1 Сенна ("Макларен")	00:53.05,660	01.48,751	4,888	00.00,109
01:20.43,736	(28/29)	11	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:53.06,336	01.54,567	1 круг	00.00,676
01:20.58,654	(28/29)	12	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:53.21,254	01.52,529	1 круг	00.14,918
01:21.04,641	(28/29)	13	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:53.27,241	01.51,071	1 круг	00.05,987
01:21.09,749	(28/29)	14	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:53.32,349	01.50,799	1 круг	00.05,108
01:21.12,162	(29/29)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:53.34,762	01.49,035	33,99	00.02,413
01:21.25,700	(28/29)	15	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:53.48,300	01.54,658	1 круг	00.13,538
01:21.58,101	(29/29)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:54.20,701	01.51,198	1.19,929	00.32,401
01:22.09,162	(29/29)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:54.31,762	01.51,332	1.30,990	00.11,061
01:22.16,729	(29/29)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:54.39,329	01.51,988	1.38,557	00.07,567



01:20.52 – Накадзима идёт на обгон де-Чезариса. Сенна на заднем плане прошёл Модену и нагоняет Алеззи. Прост явно потерял время, уткнувшись в де-Чезариса и Накадзиму.
 01:21.32 – на выходе из второй шиканы Прост обходит де-Чезариса, но не успевае на прямой обойти также и Накадзиму. Визуально кажется, что Сенна заметно приблизился.
 01:21.58 – на въезде на стадион Накадзима не пускает. Прост ныряет вовнутрь в следующем повороте, но это был рискованный манёвр. Сенна уже успел пройти Алеззи.

01:22.26 – 30 круг. Сенна отыграл у Проста целую секунду. Прост, Накадзима, де-Чезарис, Сенна, Алеззи, Капелли, Модена.

01:22.26,666	(30/30)	1	№2 Прост ("Макларен")	00:54.49,266	01.48,494		00.09,937
01:22.27,799	(29/30)	7	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:54.50,399	01.51,760	1 круг	00.01,133
01:22.29,356	(29/30)	8	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:54.51,956	01.53,700	1 круг	00.01,557
01:22.30,461	(30/30)	2	№1 Сенна ("Макларен")	00:54.53,061	01.47,401	3,795	00.01,105
01:22.32,192	(28/30)	16	№4 Жан Алеззи ("Тиррелл")	00:54.54,792	01.51,820	2 круга	00.01,731
01:22.36,019	(29/30)	9	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:54.58,619	01.52,283	1 круг	00.03,827
01:22.37,518	(29/30)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:55.00,118	01.54,567	1 круг	00.01,499
01:22.50,469	(29/30)	11	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:55.13,069	01.51,815	1 круг	00.12,951
01:22.55,608	(29/30)	12	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:55.18,208	01.50,967	1 круг	00.05,139
01:23.00,245	(29/30)	13	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:55.22,845	01.50,496	1 круг	00.04,637
01:23.01,123	(30/30)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:55.23,723	01.48,961	34,457	00.00,878
01:23.20,706	(29/30)	14	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:55.43,306	01.55,006	1 круг	00.19,583
01:23.48,676	(30/30)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:56.11,276	01.50,575	1.22,010	00.27,970
01:24.00,267	(30/30)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:56.22,867	01.51,105	1.33,601	00.11,591
01:24.08,824	(30/30)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:56.31,424	01.52,095	1.42,158	00.08,557



Альманах «История мирового автоспорта»



01:22.36 – разрыв между двумя лидерами.

01:22.47 – Сенна идёт на обгон де-Чезариса. На выходе из второй шиканы вплотную приблизился к Накадзиму, и тут камеру переключили.

01:23.25 – Пирро грузят в медицинскую машину.

01:23.31 – Сенна обходит Накадзиму.

01:23.44 – Прост, Сенна, Накадзима, де-Чезарис, Алези, Капелли, Модена.

01:24.13 – 31 круг. Сенна прошёл круг на 19 тысячных быстрее.

01:24.13,549	(31/31)	1	№2 Прост ("Макларен")	00:56.36,149	01.46,883		00.04,725
01:24.17,325	(31/31)	2	№1 Сенна ("Макларен")	00:56.39,925	01.46,864	3,776	00.03,776
01:24.18,626	(30/31)	7	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:56.41,226	01.50,827	1 круг	00.01,301
01:24.21,704	(30/31)	8	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:56.44,304	01.52,348	1 круг	00.03,078
01:24.23,236	(29/31)	15	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:56.45,836	01.51,044	2 круга	00.01,532
01:24.27,381	(30/31)	9	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:56.49,981	01.51,362	1 круг	00.04,145
01:24.31,162	(30/31)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:56.53,762	01.53,644	1 круг	00.03,781
01:24.42,439	(30/31)	11	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:57.05,039	01.51,970	1 круг	00.11,277
01:24.46,414	(30/31)	12	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:57.09,014	01.50,806	1 круг	00.03,975
01:24.51,099	(31/31)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:57.13,699	01.49,976	37,55	00.04,685
01:24.52,006	(30/31)	13	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:57.14,606	01.51,761	1 круг	00.00,907
01:25.22,754	(30/31)	14	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:57.45,354	02.02,048	1 круг	00.30,748
01:25.39,601	(31/31)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:58.02,201	01.50,925	1.26,052	00.16,847
01:25.50,692	(31/31)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	00:58.13,292	01.50,425	1.37,143	00.11,091
01:26.00,006	(31/31)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	00:58.22,606	01.51,182	1.46,457	00.09,314

01:24.26 – впереди Проста – Уорик, не менявший шины из-за проблем со сцеплением (мог просто не тронуться с места).



01:24.28 – 14 кругов до финиша.

01:25.57 – вспомнили про Мэнселла. Перед ним – Брандл и Мартини, позади – Чивер.

01:26.00 – 32 круг. Сенна показывает рекорд круга и приближается к Просту ещё на 4 десятых.

01:26.00,400	(32/32)	1	№2 Прост ("Макларен")	00:58.23,000	01.46,851		00.00,394
01:26.03,729	(32/32)	2	№1 Сенна ("Макларен")	00:58.26,329	01.46,404	3,329	00.03,329
01:26.08,209	(31/32)	7	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	00:58.30,809	01.49,583	1 круг	00.04,480
01:26.13,199	(31/32)	8	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	00:58.35,799	01.51,495	1 круг	00.04,990
01:26.14,053	(30/32)	15	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	00:58.36,653	01.50,817	2 круга	00.00,854
01:26.20,321	(31/32)	9	№16 Иван Капелли ("Марч")	00:58.42,921	01.52,940	1 круг	00.06,268
01:26.24,991	(31/32)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	00:58.47,591	01.53,829	1 круг	00.04,670
01:26.33,823	(31/32)	11	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	00:58.56,423	01.51,384	1 круг	00.08,832
01:26.37,103	(31/32)	12	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	00:58.59,703	01.50,689	1 круг	00.03,280
01:26.41,060	(32/32)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	00:59.03,660	01.49,961	40,66	00.03,957
01:26.42,671	(31/32)	13	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	00:59.05,271	01.50,665	1 круг	00.01,611
01:27.30,250	(31/32)	14	№25 Рене Арну ("Лижье")	00:59.52,850	02.07,496	1 круг	00.47,579
01:27.30,523	(32/32)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	00:59.53,123	01.50,922	1.30,123	00.00,273
01:27.41,423	(32/32)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	01:00.04,023	01.50,731	1.41,023	00.10,900



01:26.08 – Пике, Прост обходит Уорика на круг, Сенна.

01:26.17 – информация о рекорде круга Сенны.

01:26.45 – новый разрыв между Простом и Сенной.

01:27.22 – Сенна проходит Уорика на въезде на стадион.

01:27.47 – 33 круг. Сенна – совсем немножко, но быстрее Проста.

01:27.47,382	(33/33)	1	№2 Прост ("Макларен")	01:00.09,982	01.46,982		00.05,959
01:27.50,675	(33/33)	2	№1 Сенна ("Макларен")	01:00.13,275	01.46,946	3,293	00.03,293
01:27.52,339	(32/33)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	01:00.14,939	01.52,333	1 круг	00.01,664
01:27.57,752	(32/33)	7	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	01:00.20,352	01.49,543	1 круг	00.05,413
01:28.04,712	(32/33)	8	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	01:00.27,312	01.51,513	1 круг	00.06,960
01:28.05,324	(31/33)	15	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	01:00.27,924	01.51,271	2 круга	00.00,612
01:28.19,331	(32/33)	9	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	01:00.41,931	01.54,340	1 круг	00.14,007
01:28.25,274	(32/33)	10	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	01:00.47,874	01.51,451	1 круг	00.05,943
01:28.28,452	(32/33)	11	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	01:00.51,052	01.51,349	1 круг	00.03,178
01:28.31,982	(33/33)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	01:00.54,582	01.50,922	44,6	00.03,530
01:28.32,937	(32/33)	12	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	01:00.55,537	01.50,266	1 круг	00.00,955
01:29.17,985	(32/33)	13	№16 Иван Капелли ("Марч")	01:01.40,585	02.57,664	1 круг	00.45,048
01:29.21,290	(33/33)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	01:01.43,890	01.50,767	1.33,908	00.03,305
01:29.32,281	(33/33)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	01:01.54,881	01.50,858	1.44,899	00.10,991

01:27.52 – положение первой тройки. Мэнселл показан с ошибкой аж на 9 секунд.

01:28.45 – Очень медленно едет Арну. Он уже четвёртый круг проходит со временем более двух минут. Арну, Пике, Прост, Сенна, Уорик.

01:29.01 – Прост обходит Арну, которого уже прошёл Пике.

01:29.11 – Капелли – в боксах.

01:29.23 – Прост.

01:29.33 – 34 круг. Сенна показывает рекорд круга, Прост – лишь чуть-чуть медленнее. Пике, Прост, Сенна, Арну, Уорик.

01:29.33,759	(34/34)	1	№2 Прост ("Макларен")	01:01.56,359	01.46,377		00.01,478
01:29.36,975	(34/34)	2	№1 Сенна ("Макларен")	01:01.59,575	01.46,300	3,216	00.03,216
01:29.40,173	(32/34)	14	№25 Рене Арну ("Лижье")	01:02.02,773	02.09,923	2 круга	00.03,198
01:29.43,255	(33/34)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	01:02.05,855	01.50,916	1 круг	00.03,082
01:29.47,063	(33/34)	7	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	01:02.09,663	01.49,311	1 круг	00.03,808
01:29.56,718	(33/34)	8	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	01:02.19,318	01.52,006	1 круг	00.09,655
01:29.56,973	(32/34)	15	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	01:02.19,573	01.51,649	2 круга	00.00,255
01:30.13,168	(33/34)	9	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	01:02.35,768	01.53,837	1 круг	00.16,195
01:30.16,737	(33/34)	10	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	01:02.39,337	01.51,463	1 круг	00.03,569
01:30.19,128	(33/34)	11	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	01:02.41,728	01.50,676	1 круг	00.02,391
01:30.22,755	(34/34)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	01:02.45,355	01.50,773	48,996	00.03,627
01:30.23,634	(33/34)	12	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	01:02.46,234	01.50,697	1 круг	00.00,879
01:31.11,411	(34/34)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	01:03.34,011	01.50,121	1.37,652	00.47,777



Альманах «История мирового автоспорта»



01:29.47 – Капелли. Явно не плановый пит-стоп.

01:29.52 – Пике и Прост. Пике машут голубым флагом.

01:30.09 – Прост обходит Пике на дуге между второй и третьей шиканами. Хант предполагает, что Сенна не успеет догнать Пике до стадиона и немного за ним застрянет.

01:30.13 – новый разрыв между Простом и Сенной. Потихоньку сокращается.

01:30.30 – информация о рекорде круга Сенны. Хант предполагает, что у Мэнселла, возможно, вылетела передача, так как его скорость сейчас несколько ниже, чем раньше, но его преимущество над Патрезе настолько большое, что ему ничто не угрожает.

01:31.20 – 35 круг. Сенна быстрее на одну сотую. И он не успел обогнать Пике.

01:31.20,227	(35/35)	1	№2 Прост ("Макларен")	01:03.42,827	01.46,468		00.08,816
01:31.22,743	(34/35)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	01:03.45,343	01.50,462	1 круг	00.02,516
01:31.23,433	(35/35)	2	№1 Сенна ("Макларен")	01:03.46,033	01.46,458	3,206	00.00,690
01:31.34,154	(34/35)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	01:03.56,754	01.50,899	1 круг	00.10,721
01:31.36,516	(34/35)	7	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	01:03.59,116	01.49,453	1 круг	00.02,362
01:31.46,563	(33/35)	13	№25 Рене Арну ("Лижье")	01:04.09,163	02.06,390	2 круга	00.10,047
01:31.48,509	(33/35)	14	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	01:04.11,109	01.51,536	2 круга	00.01,946
01:31.49,637	(34/35)	8	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	01:04.12,237	01.52,919	1 круг	00.01,128
01:32.06,214	(34/35)	9	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	01:04.28,814	01.53,046	1 круг	00.16,577
01:32.08,265	(34/35)	10	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	01:04.30,865	01.51,528	1 круг	00.02,051
01:32.09,866	(34/35)	11	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	01:04.32,466	01.50,738	1 круг	00.01,601
01:32.11,648	(35/35)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	01:04.34,248	01.48,893	51,421	00.01,782
01:32.13,850	(34/35)	12	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	01:04.36,450	01.50,216	1 круг	00.02,202
01:33.01,942	(35/35)	4	№6 Риккардо Патрезе ("Уильямс")	01:05.24,542	01.50,531	1.41,715	00.48,092

01:31.26 – 10 кругов до финиша.

01:31.41 – Сенна обгоняет Пике на дуге перед первой шиканой.

01:32.16 – Мэнселл. Чивер.

01:32.24 – Модена, Брандл, Мартини, Мэнселл, Чивер.

01:32.47 – Прост.





Альманах «История мирового автоспорта»



01:33.06 – 36 круг. Сенна показал рекорд круга и быстрее Проста на 2 десятых.

01:33.06,567	(36/36)	1	№2 Прост ("Макларен")	01:05.29,167	01.46,340		00.04,625
01:33.09,566	(36/36)	2	№1 Сенна ("Макларен")	01:05.32,166	01.46,133	2,999	00.02,999
01:33.13,863	(35/36)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	01:05.36,463	01.51,120	1 круг	00.04,297
01:33.25,626	(35/36)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	01:05.48,226	01.51,472	1 круг	00.11,763
01:33.26,148	(35/36)	7	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	01:05.48,748	01.49,632	1 круг	00.00,522
01:33.39,442	(34/36)	13	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	01:06.02,042	01.50,933	2 круга	00.13,294
01:33.41,555	(35/36)	8	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	01:06.04,155	01.51,918	1 круг	00.02,113
01:33.52,363	(34/36)	14	№25 Рене Арну ("Лижье")	01:06.14,963	02.05,800	2 круга	00.10,808
01:33.59,306	(35/36)	9	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	01:06.21,906	01.53,092	1 круг	00.06,943
01:33.59,878	(35/36)	10	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	01:06.22,478	01.51,613	1 круг	00.00,572
01:34.01,330	(36/36)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	01:06.23,930	01.49,682	54,763	00.01,452
01:34.01,854	(35/36)	11	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	01:06.24,454	01.51,988	1 круг	00.00,524
01:34.04,324	(35/36)	12	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	01:06.26,924	01.50,474	1 круг	00.02,470
01:34.52,859	(36/36)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	01:07.15,459	01.50,917	1.46,292	00.48,535

01:33.18 – Патресе (4), Прост, Сенна, Пике (5).

01:33.21 – информация о рекорде круга Сенны.

01:34.53 – 37 круг. Сенна – новый рекорд круга и вышел из минуты 46 секунд. Прост – на 7 десятых медленнее. Сенна визуально заметно приблизился к Просту. Быстро догнали Патресе. Явно видно, что «Уильямс» - в другой лиге.

01:34.53,250	(37/37)	1	№2 Прост ("Макларен")	01:07.15,850	01.46,683		00.00,391
01:34.55,560	(37/37)	2	№1 Сенна ("Макларен")	01:07.18,160	01.45,994	2,31	00.02,310
01:35.03,780	(36/37)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	01:07.26,380	01.49,917	1 круг	00.08,220
01:35.17,400	(36/37)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	01:07.40,000	01.51,774	1 круг	00.13,620
01:35.17,694	(36/37)	7	№12 Сатору Накадзима ("Лотос")	01:07.40,294	01.51,546	1 круг	00.00,294
01:35.30,488	(35/37)	13	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	01:07.53,088	01.51,046	2 круга	00.12,794
01:35.34,269	(36/37)	8	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	01:07.56,869	01.52,714	1 круг	00.03,781
01:35.51,604	(37/37)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	01:08.14,204	01.50,274	58,354	00.17,335
01:35.53,029	(36/37)	9	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	01:08.15,629	01.53,151	1 круг	00.01,425
01:35.54,663	(36/37)	10	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	01:08.17,263	01.55,357	1 круг	00.01,634
01:35.54,797	(36/37)	11	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	01:08.17,397	01.52,943	1 круг	00.00,134
01:35.55,570	(36/37)	12	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	01:08.18,170	01.51,246	1 круг	00.00,773
01:36.01,880	(35/37)	14	№25 Рене Арну ("Лижье")	01:08.24,480	02.09,517	2 круга	00.06,310

01:35.06 – Прост обгоняет Патресе.

01:35.07 – информация о новом рекорде круга Сенны.



01:35.54 – Сенна обходит Патресе после второй шиканы.

01:36.19 – Накадзима развернулся в первой шикане. Это его «заправил» Уорик, которого Накадзима попытался обогнать так же, как и остальных до этого. Мимо проезжают Мэнселл, Брандл, Мартини, Чивер, Модена, Арну.



Альманах «История мирового автоспорта»



01:36.39 – 38 круг. Сенна отыграл одну десятую.

01:36.39,797	(38/38)	1	№2 Прост ("Макларен")	01:09.02,397	01.46,547		00.37,917
01:36.41,988	(38/38)	2	№1 Сенна ("Макларен")	01:09.04,588	01.46,428	2,191	00.02,191
01:36.44,659	(37/38)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	01:09.07,259	01.51,800	1 круг	00.02,671
01:36.54,542	(37/38)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	01:09.17,142	01.50,762	1 круг	00.09,883
01:37.10,323	(37/38)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	01:09.32,923	01.52,923	1 круг	00.15,781
01:37.23,208	(36/38)	13	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	01:09.45,808	01.52,720	2 круга	00.12,885
01:37.27,385	(37/38)	7	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	01:09.49,985	01.53,116	1 круг	00.04,177
01:37.43,341	(38/38)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	01:10.05,941	01.51,737	1.03,544	00.15,956
01:37.45,668	(37/38)	8	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	01:10.08,268	01.52,639	1 круг	00.02,327
01:37.46,553	(37/38)	9	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	01:10.09,153	01.51,756	1 круг	00.00,885
01:37.47,915	(37/38)	10	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	01:10.10,515	01.52,345	1 круг	00.01,362
01:37.50,191	(37/38)	11	№8 Стефано Модена ("Брэбэм")	01:10.12,791	01.55,528	1 круг	00.02,276
01:38.08,060	(36/38)	14	№25 Рене Арну ("Лижье")	01:10.30,660	02.06,180	2 круга	00.17,869

01:36.52 – положение на предыдущем круге.

01:37.09 – эвакуируют «Лотос» Накадзимы.

01:38.05 – сход Модены из-за перегрева двигателя.

01:38.26 – 39 круг. Сенна отыграл 7 десятых! Хант говорит, что заметил на предыдущем круге в первой шикане небольшие сбои в работе двигателя Проста. Послушал звук двигателя сейчас и сказал, что он кажется ему несколько грубоватым, но утверждать не будет.

01:38.26,539	(39/39)	1	№2 Прост ("Макларен")	01:10.49,139	01.46,742		00.18,479
01:38.28,115	(39/39)	2	№1 Сенна ("Макларен")	01:10.50,715	01.46,127	1,576	00.01,576
01:38.35,633	(38/39)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	01:10.58,233	01.50,974	1 круг	00.07,518
01:38.45,908	(38/39)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	01:11.08,508	01.51,366	1 круг	00.10,275
01:39.02,887	(38/39)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	01:11.25,487	01.52,564	1 круг	00.16,979
01:39.15,041	(37/39)	12	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	01:11.37,641	01.51,833	2 круга	00.12,154
01:39.19,829	(38/39)	7	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	01:11.42,429	01.52,444	1 круг	00.04,788
01:39.34,898	(39/39)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	01:11.57,498	01.51,557	1.08,359	00.15,069
01:39.38,573	(38/39)	8	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	01:12.01,173	01.52,905	1 круг	00.03,675
01:39.38,754	(38/39)	9	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	01:12.01,354	01.52,201	1 круг	00.00,181
01:39.39,375	(38/39)	10	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	01:12.01,975	01.51,460	1 круг	00.00,621

01:38.55 – бросили «Лотос» Накадзимы.

01:39.37 – Мэнселл, Брандл, Мартини, Чивер.

01:39.49 – Сенна.





Альманах «История мирового автоспорта»



01:39.58 – Прост и Сенна в стадионе обходят очень медленного Арну на третий круг.

01:40.13 – 40 круг. Сенна отыграл ещё 4 десятых.

01:40.17 – 5 кругов до финиша.

01:40.13,175	(40/40)	1	№2 Прост ("Макларен")	01:12.35,775	01.46,636		00.33,800
01:40.14,362	(40/40)	2	№1 Сенна ("Макларен")	01:12.36,962	01.46,247	1,187	00.01,187
01:40.19,304	(37/40)	13	№25 Рене Арну ("Лижье")	01:12.41,904	02.11,244	3 круга	00.04,942
01:40.25,674	(39/40)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	01:12.48,274	01.50,041	1 круг	00.06,370
01:40.36,858	(39/40)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	01:12.59,458	01.50,950	1 круг	00.11,184
01:40.55,342	(39/40)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	01:13.17,942	01.52,455	1 круг	00.18,484
01:41.06,397	(38/40)	11	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	01:13.28,997	01.51,356	2 круга	00.11,055
01:41.11,960	(39/40)	7	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	01:13.34,560	01.52,131	1 круг	00.05,563
01:41.26,196	(40/40)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	01:13.48,796	01.51,298	1.13,021	00.14,236
01:41.31,169	(39/40)	8	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	01:13.53,769	01.52,596	1 круг	00.04,973
01:41.31,757	(39/40)	9	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	01:13.54,357	01.52,382	1 круг	00.00,588
01:41.32,140	(39/40)	10	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	01:13.54,740	01.53,386	1 круг	00.00,383

01:40.17 – 5 кругов до финиша.

01:41.59 – 41 круг. Сенна – новый рекорд круга и ещё немножко быстрее Проста.

01:41.59,201	(41/41)	1	№2 Прост ("Макларен")	01:14.21,801	01.46,026		00.27,061
01:42.00,341	(41/41)	2	№1 Сенна ("Макларен")	01:14.22,941	01.45,979	1,14	00.01,140
01:42.16,877	(40/41)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	01:14.39,477	01.51,203	1 круг	00.16,536
01:42.25,564	(38/41)	12	№25 Рене Арну ("Лижье")	01:14.48,164	02.06,260	3 круга	00.08,687
01:42.27,236	(40/41)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	01:14.49,836	01.50,378	1 круг	00.01,672
01:42.48,084	(40/41)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	01:15.10,684	01.52,742	1 круг	00.20,848
01:42.58,260	(39/41)	11	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	01:15.20,860	01.51,863	2 круга	00.10,176
01:43.04,469	(40/41)	7	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	01:15.27,069	01.52,509	1 круг	00.06,209
01:43.16,660	(41/41)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	01:15.39,260	01.50,464	1.17,459	00.12,191
01:43.22,297	(40/41)	8	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	01:15.44,897	01.51,128	1 круг	00.05,637
01:43.23,180	(40/41)	9	№10 Эдди Чивер ("Эрроуз")	01:15.45,780	01.51,423	1 круг	00.00,883
01:43.23,239	(40/41)	10	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	01:15.45,839	01.51,099	1 круг	00.00,059

01:42.04 – 4 круга до финиша.

01:42.25 – информация о лучшем круге Сенны.

01:42.55 – механики в боксах «Макларена».

01:43.11 – Мэнселл.

01:43.21 – Прост и Сенна.





Альманах «История мирового автоспорта»



01:43.45 – 42 круг. Сенна опять показал рекорд круга на несколько сотых быстрее Проста, который был быстрее, чем Сенна на прошлом круге, но чуть медленнее на этом.

01:43.45,178	(42/42)	1	№2 Прост ("Макларен")	01:16.07,778	01.45,977		00.21,939
01:43.46,264	(42/42)	2	№1 Сенна ("Макларен")	01:16.08,864	01.45,923	1,086	00.01,086
01:44.07,789	(41/42)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	01:16.30,389	01.50,912	1 круг	00.21,525
01:44.18,507	(41/42)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	01:16.41,107	01.51,271	1 круг	00.10,718
01:44.31,013	(39/42)	12	№25 Рене Арну ("Лижье")	01:16.53,613	02.05,449	3 круга	00.12,506
01:44.41,761	(41/42)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	01:17.04,361	01.53,677	1 круг	00.10,748
01:44.49,574	(40/42)	11	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	01:17.12,174	01.51,314	2 круга	00.07,813
01:44.57,405	(41/42)	7	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	01:17.20,005	01.52,936	1 круг	00.07,831
01:45.07,769	(42/42)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	01:17.30,369	01.51,109	1.22,591	00.10,364
01:45.13,682	(41/42)	8	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	01:17.36,282	01.51,385	1 круг	00.05,913
01:45.14,170	(41/42)	9	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	01:17.36,770	01.50,931	1 круг	00.00,488

01:43.46 – положение после предыдущего круга.

01:43.59 – 3 круга до финиша.

01:44.17 – информация о лучшем круге Сенны.



01:44.41 – что здесь делает Чивер? Едет очень медленно. На выходе из третьей шиканы пропускает «Макларены».

01:45.02 – Сенна обходит Проста как стоячего перед выездом на стадион! Перестала включаться шестая передача.

01:45.23 – повтор.

01:45.32 – 43 круг. Можно уже ничего не сравнивать.

01:45.32,148	(43/43)	1	№1 Сенна ("Макларен")	01:17.54,748	01.45,884		00.17,978
01:45.34,306	(43/43)	2	№2 Прост ("Макларен")	01:17.56,906	01.49,128		00.02,158
01:45.59,436	(42/43)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	01:18.22,036	01.51,647	1 круг	00.25,130
01:46.12,423	(42/43)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	01:18.35,023	01.53,916	1 круг	00.12,987
01:46.36,607	(42/43)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	01:18.59,207	01.54,846	1 круг	00.24,184
01:46.37,662	(40/43)	12	№25 Рене Арну ("Лижье")	01:19.00,262	02.06,649	3 круга	00.01,055
01:46.41,018	(41/43)	10	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	01:19.03,618	01.51,444	2 круга	00.03,356
01:46.50,207	(42/43)	7	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	01:19.12,807	01.52,802	1 круг	00.09,189
01:46.59,505	(43/43)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	01:19.22,105	01.51,736	1.27,357	00.09,298
01:47.05,174	(42/43)	8	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	01:19.27,774	01.51,492	1 круг	00.05,669
01:47.05,625	(42/43)	9	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	01:19.28,225	01.51,455	1 круг	00.00,451



Альманах «История мирового автоспорта»



01:45.40 – 2 круга до финиша. Марри Уокер задаётся вопросом о том, сможет ли вообще Прост добраться до финиша.

01:45.58 – информация о лучшем круге Сенны. Прост едет откровенно медленно. Если даже доедет, догонит ли его Мэнселл?

01:47.20 – положение после 43 круга (сейчас Сенна заканчивает 44-й).

01:47.22 – 44 круг. Прост проиграл Сенне 9 секунд, то есть опасности для второго места нет.

01:47.22,971	(44/44)	1	№1 Сенна ("Макларен")	01:19.45,571	01.50,823		00.17,346
01:47.33,353	(44/44)	2	№2 Прост ("Макларен")	01:19.55,953	01.59,047	10,382	00.10,382
01:47.51,609	(43/44)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	01:20.14,209	01.52,173	1 круг	00.18,256
01:48.06,309	(43/44)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	01:20.28,909	01.53,886	1 круг	00.14,700
01:48.30,382	(43/44)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	01:20.52,982	01.53,775	1 круг	00.24,073
01:48.32,180	(42/44)	10	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	01:20.54,780	01.51,162	2 круга	00.01,798
01:48.43,388	(43/44)	7	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	01:21.05,988	01.53,181	1 круг	00.11,208
01:48.44,468	(41/44)	11	№25 Рене Арну ("Лижье")	01:21.07,068	02.06,806	3 круга	00.01,080
01:48.51,091	(44/44)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	01:21.13,691	01.51,586	1.28,120	00.06,623
01:48.56,186	(43/44)	8	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	01:21.18,786	01.51,012	1 круг	00.05,095
01:48.56,532	(43/44)	9	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	01:21.19,132	01.50,907	1 круг	00.00,346

01:47.31 – последний круг.

01:49.20 – финиш!



01:49.20,702	(45/45)	1	№1 Сенна ("Макларен")	01:21.43,302	01.57,731		00.24,170
01:49.38,853	(45/45)	2	№2 Прост ("Макларен")	01:22.01,453	02.05,500	18,151	00.18,151
01:49.46,556	(44/45)	4	№6 Риккардо Патресе ("Уильямс")	01:22.09,156	01.54,947	1 круг	00.07,703
01:50.02,169	(44/45)	5	№11 Нельсон Пике ("Лотос")	01:22.24,769	01.55,860	1 круг	00.15,613
01:50.23,698	(44/45)	6	№9 Дерек Уорик ("Эрроуз")	01:22.46,298	01.53,316	1 круг	00.21,529
01:50.34,779	(43/45)	10	№4 Жан Алези ("Тиррелл")	01:22.57,379	02.02,599	2 круга	00.11,081
01:50.37,324	(44/45)	7	№22 Андреа де-Чезарис ("Даллара")	01:22.59,924	01.53,936	1 круг	00.02,545
01:50.43,956	(45/45)	3	№27 Найджел Мэнселл ("Феррари")	01:23.06,556	01.52,865	1.23,254	00.06,632
01:50.47,630	(44/45)	8	№7 Мартин Брандл ("Брэбэм")	01:23.10,230	01.51,444	1 круг	00.03,674
01:50.52,678	(44/45)	9	№23 Пьерлуиджи Мартини ("Минарди")	01:23.15,278	01.56,146	1 круг	00.05,048
01:50.53,818	(42/45)	11	№25 Рене Арну ("Лижье")	01:23.16,418	02.09,350	3 круга	00.01,140

01:49.21 – капитанский мостик «Макларена». Гордон Марри.

01:49.23 – Сенна приветствует зрителей.

01:49.30 – Прост. Позади финиширует Патресе на 4 месте с отставанием в 1 круг.

01:49.59 – зачем-то показывают де-Чезариса. Спутали с Мэнселлом? Пыль в повороте. Алези задел обочину?

01:50.25 – вот Мэнселл. Позади – Брандл на 8 месте.



- 01:50.57 – зрители сворачиваются.
 01:51.03 – Сенна во второй шикане.
 01:51.06 – переключение на французский источник.
 01:51.18 – Сенна, Пике, Прост, Патресе.
 01:51.22 – итоговая классификация.
 01:51.37 – переключение обратно на Би-би-си и также результат гонки с очками
 01:51.56 – снова французский источник.
 01:52.01 – места с 7 по 12.
 01:52.08 – болельщики.
 01:52.47 – Би-би-си, личный зачёт.
 01:53.01 – Кубок конструкторов.
 01:53.09 – интервью. Сенна рассказал, что было на пит-стопе: механики сочли, что что-то мешает, поэтому машину снова подняли, колесо сняли и снова одели. Что там было, он не знает. Прост испытывал проблемы со сцеплением во второй половине гонки, но даже так он мог сдерживать Сенну. Мэнселл сказал, что в первой половине гонки он ещё мог держаться за лидерами, но после пит-стопа они просто уехали, так что он счёл важным лучше сберечь машину до финиша.
 01:54.15 – подиум.



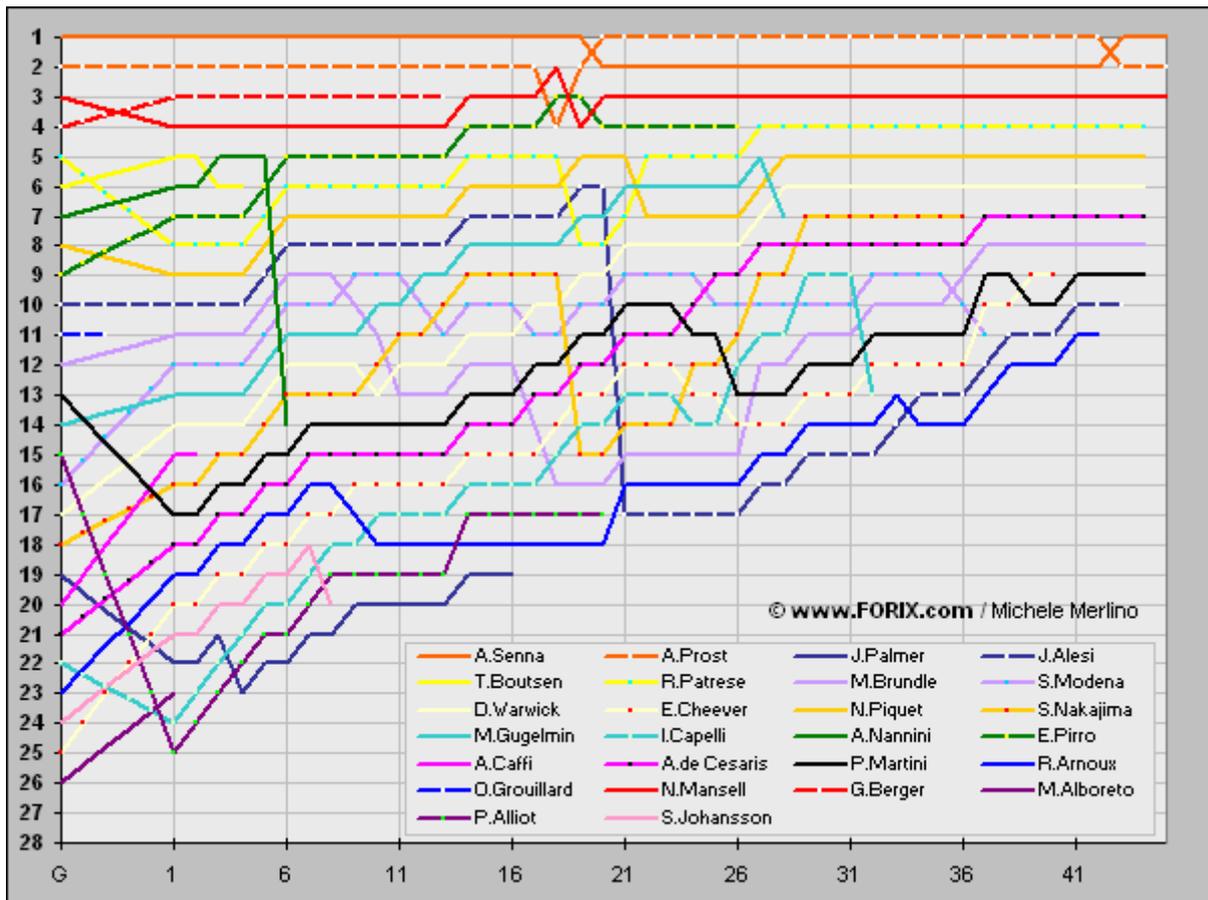
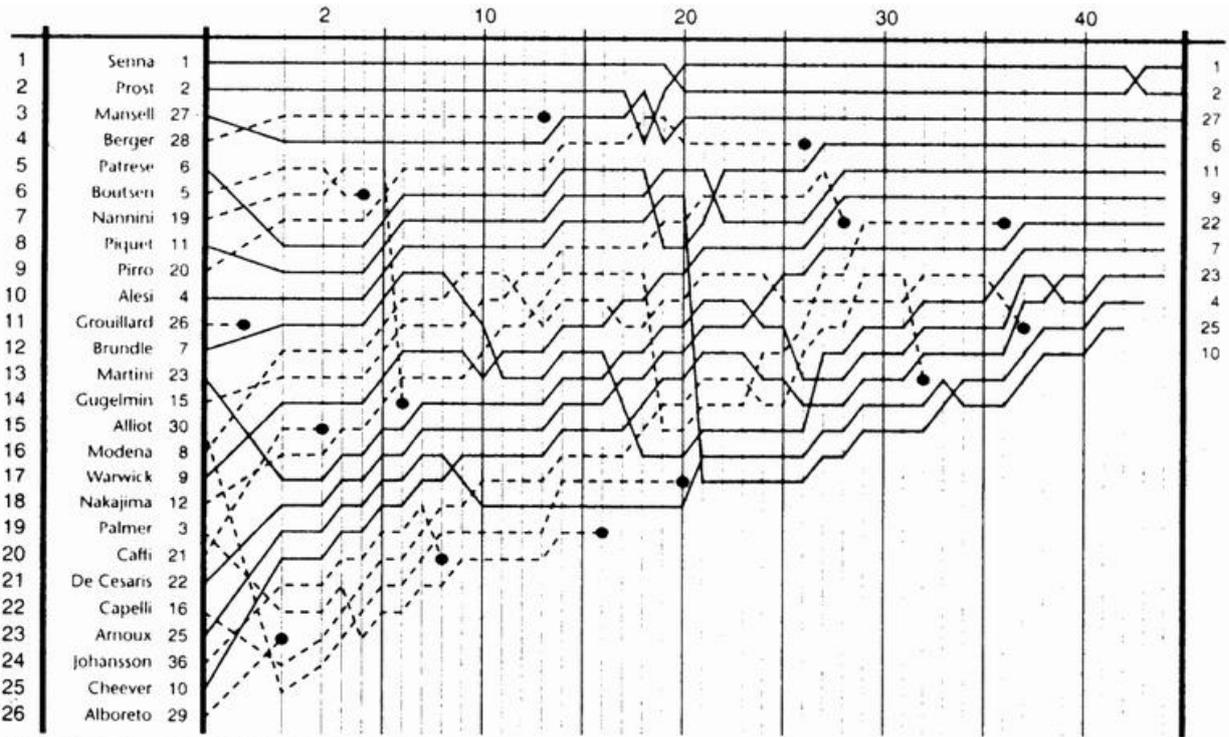
01:54.57 – конец записи.

Пит-стопы

- | | |
|--|--------------------|
| 5 кр. – Палмер (внеплановый для «промывания» шины) | Сенна – 20 кр. |
| 18 кр. – Прост, Брандл (шины) | Прост – 18 кр. |
| 19 кр. – Мэнселл, Патресе, Накадзима (шины) | Палмер – 5 кр. |
| 20 кр. – Сенна, Пирро (шины) | Алези – 21 кр. |
| 21 кр. – Алези | Патресе – 19 кр. |
| 22 кр. – Пике | Брандл – 18 кр. |
| 27 кр. – Чивер, Мартини | Чивер – 27 кр. |
| | Пике – 22 кр. |
| | Накадзима – 19 кр. |
| | Пирро – 20 кр. |
| | Мартини – 19 кр. |
| | Мэнселл – 21 кр. |



Альманах «История мирового автоспорта»





Альманах «История мирового автоспорта»



Личный зачёт

	Всего	Бразилия	Сан-Марино	Монако	Мексика	США	Канада	Франция	Великобритания	Германия
Прост («Макларен»)	53	6	6	6	2	9		9	9	6
Сенна («Макларен»)	36		9	9	9					9
Мэнселл («Феррари»)	25	9						6	6	4
Патресе («Уильямс»)	25				6	6	6	4		3
Бутсен («Уильямс»)	13		3			1	9			
Наннини («Бенеттон»)	12	1	4		3				4	
Альборето («Тиррелл»)	8			2	4					
Пике («Лотос»)	6						3		3	2
Херберт («Бенеттон»)	5	3				2				
Уорик («Эрроуз»)	5	2	2							1
Гужелмин («Марч»)	4	4								
Модена («Брэбэм»)	4			4						
Каффи («Даллара»)	4			3			1			
Чивер («Эрроуз»)	4					4				
Де-Чезарис («Даллара»)	4						4			
Алези («Тиррелл»)	3							3		
Даннер («Риал»)	3					3				
Арну («Лижье»)	2						2			
Йоханссон («Оникс»)	2							2		
Мартини («Минарди»)	2								2	
Палмер («Тиррелл»)	1		1							
Брандл («Брэбэм»)	1			1						
Тарквини («АГС»)	1				1					
Груйяр («Лижье»)	1							1		
Перес-Сала («Минарди»)	1								1	

Кубок конструкторов

	Всего	Бразилия	Сан-Марино	Монако	Мексика	США	Канада	Франция	Великобритания	Германия
«Макларен»	89	6	15	15	11	9		9	9	15
«Уильямс»	38		3		6	6	15	4		4
«Феррари»	25	9						6	6	4
«Бенеттон»	17	4	4		3	2			4	
«Эрроуз»	9	2	2			4				1
«Даллара»	8			3			5			
«Лотос»	8						3		3	2
«Тиррелл»	7		1	2	4			3		
«Брэбэм»	5			5						
«Марч»	4	4								
«Риал»	3					3				
«Лижье»	3						2	1		
«Минарди»	3								3	
«Оникс»	2							2		
«АГС»	1				1					



Политическое наследие Энцо Феррари

Сергей Мингазов



Альманах «История мирового автоспорта»



Энцо Феррари — одна из наиболее значимых фигур в истории автомобильного спорта. При всём уважении к другим руководителям автозаводов и команд, выдающимся конструкторам, гонщикам, президентам ФИА, никто из них не оказал такого влияния на развитие спорта, как Феррари; по степени влияния на будущее с ним может сравниться разве что Берни Экклстоун. Парадокс состоит в том, что широкой публике о наиболее выдающемся политическом достижении Феррари не известно ровным счетом ничего.

Согласно его биографам, Энцо Феррари был человеком замкнутым, и вскоре после войны, сосредоточившись на управлении фабрикой, практически перестал появляться на людях; лишь иногда его можно было увидеть на Гран-при Италии в Монце, но и туда он перестал ездить в начале 1970-х. Тем не менее, он требовал от подчиненных держать его в курсе и держал дела гоночной команды под своим жестким контролем. Он имел достаточный авторитет, чтобы еще в начале 1930-х годов требовать от организаторов крупнейших гонок особых финансовых условий, и чтобы уже в начале 1960-х лоббировать свои интересы в Международной спортивной комиссии ФИА при помощи Королевского автоклуба Италии: в частности, широко известны конфликты с английскими гоночными командами из-за изменения конфигурации трассы в Монце согласно предпочтениям «Феррари» или изменения международной гоночной формулы №1 в 1961 году.

Несмотря на то, что в течение всех 1960-х годов в гонках Гран-при прослеживалось противостояние «Феррари» с английскими командами, и Феррари никогда не следовал, а зачастую и противодействовал их политике, к концу 1960-х годов ассоциации ГПДА и ФОКА завоевали большой политический вес. В частности, стало очевидным, что договариваться с организаторами об увеличении призовых фондов гораздо эффективней совместно, и в 1970 году на Гран-при Италии в Монце, в воскресенье перед гонкой, Энцо Феррари согласился войти в ФОКА. Это решение было весьма важным для ассоциации: теперь она охватывала всех ключевых производителей автомобилей формулы №1 и, таким образом, ею была создана монополия. Теперь появилась возможность при переговорах с организаторами гонок о призовых фондах шантажировать их общим бойкотом, — возможность, создавшая политическую силу ФОКА и вскоре умело использованная Берни Экклстоуном.

Известно, что в 1972 году, прежде, чем начать ряд конфликтов с организаторами гонок и Международной спортивной комиссией, Экклстоун летал в Маранелло для знакомства и переговоров с Феррари. Несмотря на то, что Феррари не говорил по-английски, а Экклстоун — по-итальянски, они хорошо поняли друг друга. В интервью Томасу О'Кифу для портала «Атлас Ф-1» в 1999 году Экклстоун рассказал, что ездил к Феррари по вопросам «Формулы-1» три-четыре раза в год до самой его смерти. И на протяжении многих лет Экклстоун, едва заходила речь о его принципах, становлении или уважаемых им людях, обязательно рассказывал, какой пиетет он испытывал перед Энцо Феррари и какое уважение питал к нему, цитировал его ключевые фразы. Экклстоун неоднократно называл Феррари своим учителем. Поэтому совершенно очевидно, что Энцо Феррари имел значительное влияние на развитие политических событий в «Формуле-1» в 1970-х годах, когда коммерциализация спорта вызвала ряд конфликтов участников с организаторами и чиновниками. Всё это время Энцо Феррари был союзником Экклстоуна, и в 1978 году, когда ФОКА была реорганизована, он получил в ней пост председателя по спорту — одну из всего трех руководящих должностей, наряду с должностями исполнительного директора (занятую Экклстоуном) и юридического советника (Мосли). В союзе с ФОКА Феррари даже предпринял, казалось бы, невысказанный для итальянского автоспорта демарш: вопреки позиции Королевского автоклуба Италии, он договорился с автоклубом Болоньи о проведении Гран-при Италии в 1979 году в Имоле, а Монце ФОКА объявила бойкот. Лишь напряжением всех своих связей Автоклубу Италии удалось разрушить эти планы, саботировав подачу заявки автоклуба Болоньи.

Началом наиболее известного и наиболее значительного за всю историю политического конфликта в автоспорте — войны ФИСА и ФОКА — стало заявление, выпущенное ФОКА 16 февраля 1979 года по итогам совещания в Маранелло. Разумеется, это было одно из тех немногих в году совещаний, которое прошло при личном участии Феррари. В заявлении, подписанном и Феррари, ФОКА фактически заявляла о своей автономии и отказе подчиняться ФИСА, что и вызвало последующий конфликт с федерацией. Решиться на такой шаг английские команды вряд ли смогли бы, не поддерживая их авторитет Феррари.



Альманах «История мирового автоспорта»



ФОКА смогла поднять доходы своих членов, консолидировать в своих руках ряд финансовых потоков и коммерческих прав, и, в конце концов, выступить как политическая сила, только по причине своей сплоченности. И одной из основных ошибок Экклстоуна во время конфликта с ФИСА в 1979–1981 годах стал раскол в ФОКА, произошедший летом 1980 года из-за прогресса крупных автопроизводителей в области турбодвигателей и препятствующего ему, лоббируемого английскими командами ограничения объема топливного бака. Эти вопросы критически влияли на конкурентоспособность автомобилей в будущих сезонах, поэтому, когда английским командам временно удалось склонить на свою сторону президента ФИА Жана-Мари Балестра, Феррари инициировал выход «Феррари» из ФОКА. Впрочем, он сделал это весьма своеобразно: ФИСА тайно получила копию резкого письма Феррари к Экклстоуну, в котором Энцо заявлял о выходе из организации, поэтому ФИСА считала Феррари своим союзником; но сам Экклстоун этого письма не получил и поэтому еще некоторое время считал Феррари скорее оппозиционной силой внутри ФОКА. Вместе с «Альфа Ромео» и «Рено» «Феррари» создала новое политическое образование, вначале названное журналистами «Тройственным союзом», а в дальнейшем получившее от Феррари укоренившееся название «Крупные конструкторы» (Grande Costruttori). Это объединение в 1980 году стало единственной политической силой, способной ослабить монополию владения автомобилями ФОКА и — теоретически — позволить спортивным властям проводить гонки, не оглядываясь на позицию ассоциации. Так, на Гран-при Испании 1980 года и Гран-при ЮАР 1981 года именно «Феррари», «Альфа Ромео» и «Рено» отказались от участия в гонках, следуя указаниям ФИСА. Планируя проведение гонок без участия ФОКА в 1981 году, ФИСА рассчитывала на участие в них машин трех лояльных команд и допуск частных участников.

После проведения очередного Пленарного заседания ФИА в апреле 1980 года в Рио-де-Жанейро конфликт ФИСА с ФОКА обострился, а к концу лета ситуация зашла в тупик. ФИСА при поддержке ФИА разрабатывала правила нового чемпионата «Формула-1», запланированного на 1981 год вместо проводившегося с 1950 года Личного чемпионата мира, и совершенно не обращала внимания на требования ФОКА. ФОКА не собиралась принимать правила ФИА. В сложившейся ситуации 18 сентября 1980 года Энцо Феррари направил в адрес Берни Экклстоуна письмо, в котором предложил не только компромиссное решение, но и свое посредничество при переговорах с ФИСА.

Феррари предлагал заключить соглашение между ФИСА и ФОКА, называемое им «Протокол». В этом соглашении все стороны должны были признать власть ФИСА над спортивными и техническими правилами чемпионата. «Протокол» должен был служить юридическим гарантом выполнения сторонами своих обязанностей и, таким образом, стабильного функционирования чемпионата. Основные пункты соглашения должны были быть следующими:

- ФОКА получит право управлять финансовыми потоками в Гран-при «Формулы-1» в течение трех следующих лет;
- ФОКА заключит со всеми организаторами гонок стандартные финансовые контракты, утвержденные ФИСА. В зависимости от транспортных затрат участников, для разных регионов мира будет установлен максимальный размер призовых фондов, и он будет ежегодно индексироваться с учетом инфляции валюты контракта;
- Полученные от организаторов деньги, а также другие доходы ФОКА от гонки, будут сразу после гонки распределены среди участников по формуле, используемой с 1974 года. ФОКА имеет право оставить себе определенный процент комиссионных, который нужно будет согласовать;
- Все участники чемпионата возьмут на себя обязательство заключить соглашение с ФОКА, чтобы получать от неё призовые деньги и не препятствовать выполнению её контрактов.

Такое соглашение, безусловно, было бы весьма изящным, оставляющим в зоне юрисдикции каждой стороны конфликта аспекты, в которых она наиболее компетентна, впервые в истории создающим мощный юридический базис спортивных правил, определяющим и закрепляющим правила игры. Энцо Феррари (вероятно, при помощи своего советника Марко Пиччинини) создал революционную для всего мирового спорта идею своеобразной Конституции, причем такой, которая устроила бы и верхи, и низы... если бы не их собственные амбиции.



Альманах «История мирового автоспорта»



Насколько известно, Экклстоун, уже готовивший организацию альтернативного чемпионата, отверг такой компромисс. После этого копия этого письма попала в ФИСА и, вероятно, была принята во внимание при разработке регламента нового чемпионата. После Пленарной конференции ФИСА 7 октября, когда Феррари понял, что его предложение не было принято ни ФОКА, ни ФИСА, произошла «утечка информации» для прессы.

Дальнейшие события хорошо известны. 5 октября 1980 года прошла последняя гонка сезона, Гран-при США, 7 октября в Париже состоялась конференция ФИСА, а 13 октября в Милане состоялось совещание и, затем, пресс-конференция ФОКА, на которой было объявлено об организации собственной международной автомобильной федерации и собственного международного чемпионата. Остается открытым вопрос, зачем членам ФОКА, уже вернувшимся из США в Великобританию, было ехать в Италию — вряд ли для переговоров с «Альфа Ромео» или Королевским автоклубом, скорее для переговоров с Феррари. Эти события дали старт борьбе за контракты с организаторами гонок на проведение Гран-при в 1981 году, судам в Лондоне и Париже, проведению заранее исключенного из чемпионата Гран-при ЮАР 1981 года, после чего ситуация зашла тупик окончательно. ФОКА не могла больше проводить Гран-при из-за отсутствия поддержки организаторов гонок, владельцев трасс, спонсоров и национальных автоклубов, а также из-за истощения собственных финансов. ФИСА не могла проводить Гран-при из-за дефицита машин гоночной формулы №1 и наличия у ряда организаторов юридически закрепленных эксклюзивных контрактов на проведение гонок с ФОКА.

В этой ситуации, еще до начала Гран-при ЮАР, 16 января 1981 года, Энцо Феррари созвал на переговоры представителей всех сторон, участвовавших в чемпионате — в основном, конечно, команд, но также и организаторов гонок, спонсоров, поставщиков двигателей, топлива и шин. Переговоры длились 13 часов, и в результате них было подписано «Соглашение в Маранелло», имевшее ряд дополнительных условий, но в целом, принципиально, повторявшее идею «Протокола» Феррари: признание прав ФИСА, временное предоставление финансового управления ФОКА, формирование призового фонда за счет выручки ФОКА и всё остальное. «Соглашение в Маранелло» стало настолько очевидным выходом из кризиса, что стороны, подписавшие его, не сомневались в его реализации: Макс Мосли объявил о завершении конфликта, копия договора была направлена для подписания в ФИСА, а Экклстоун уже спустя неделю начал процедуру регистрации фирмы «Ф.О.К.А. администрейшен» — будущей ФОМ.

Жан-Мари Балестр довольно долго тянул с подписанием этого соглашения, по его требованию был внесен ряд несущественных правок. Тем не менее, 4 марта 1981 года было объявлено о заключении соглашения и оно вступило в действие, а 11 марта (за четыре дня до первого этапа нового чемпионата), после завершения всех юридических формальностей, оно было подписано всеми сторонами в особняке ФИА на Площади Согласия — и известно нам как Договор согласия.

Единственным, кто не приехал в Париж на подписание этого ключевого в истории всего автомобильного спорта соглашения, был Энцо Феррари, сославшийся на свои преклонные года. Очевидно, раздосадованный задержками со стороны Балестра и изменением названия договора, теперь отмечавшим в качестве места, где был достигнут консенсус, не базу «Феррари», а офис ФИА, он тоже затянул подписание договора на две недели — и это последнее подписание, как и многие другие ключевые события войны ФИСА с ФОКА, прошло в Маранелло.

Нет никаких сомнений, что Договор согласия определил не только всю последующую политическую и экономическую эволюцию «Формулы-1», но и повлиял на её технический и спортивный путь. Он так установил взаимодействие и взаимозависимость сторон, что с тех пор раскол чемпионата или существенные финансовые или политические проблемы крайне маловероятны. Он высвободил потенциал Экклстоуна и сделал возможным создание и рост его финансовой империи, — что сопровождалось постоянным увеличением призовых фондов, спонсорских и рекламных денег, отчислений ФИА, улучшением продвижения чемпионата, к выгоде и команд, и ФИА, и гонщиков, и спонсоров, и даже болельщиков. Он сохранил за ФИА полный контроль над чемпионатом и резко снизил возможность коррупции в ФИА. Он прекратил конфликт, расколовший «Формулу-1» и угрожавший существованию чемпионата. «Формула-1» вошла в современный мир не только потому, что стояла



Альманах «История мирового автоспорта»



на вершине технического прогресса, но и потому, что смогла решить глобальную проблему, возникавшую во всех видах спорта: эффективно совместить спортивные принципы с коммерческими — и сделано это было при помощи Договора согласия. У Договора согласия много положительных сторон, лежащих в самых разных плоскостях, но самое главное — он определил существование «Формулы-1» в таком виде, в каком мы её знаем. Такие слова обычно говорят про Берни Экклстоуна, но нельзя забывать, что ключевые принципы существования современной «Формулы-1» придумали не он и не Балестр — истоки этих принципов берут начало в сентябрьском письме Энцо Феррари.

Реализация Договора согласия получилась настолько удачной (фактически, хоть сколь-нибудь существенные бунты в «Формуле-1» с тех пор происходили только в периоды, когда он не был подписан, в 1998 и 2009 годах), что в течение следующих 15 лет эта схема работы была реализована практически во всех международных гоночных чемпионатах и сериях. Позже стало очевидно, что создание ассоциаций участников является отголоском конфликтов 1970-х годов и теперь стало неотъемлемым, а вот отделение финансовой и маркетинговой функций от спортивной и технической власти необходимо, и в наше время во всех видах автоспорта существует лицо, называемое «держателем коммерческих прав» или «промоутером» и выполняющее те же функции, которые по Договору согласия 1981 года выполняла ФОКА. То есть: сегодня практически все крупные международные чемпионаты существуют по модели, придуманной Энцо Феррари в сентябре 1980 года, хотя и актуализированной.

Время шло, Феррари дряхлел. Уже к 1985 году предусмотренное Договором согласия деление команд на команды ФОКА и команды-производители исчерпало себя: единственным автопроизводителем, выпускавшим машины формулы №1, осталась «Феррари». Сменилось многолетнее поколение руководителей команд. Ряд правил, принимаемых ФИСА при поддержке ФОКА, и, в частности, курс на запрет турбомоторов, не устраивал Феррари. Посчитав, что Балестр и Экклстоун нарушают дух Договора согласия и забывают его заслуги по спасению чемпионата, Феррари демонстративно послал Пиччинини на переговоры с организаторами серии КАРТ, а гоночное отделение произвело машину для этой серии. Результатом этого демарша стали многократные визиты Экклстоуна и Балестра в Маранелло в 1986 году и их согласие изменить условия Договора согласия. Основным из них стал новый компромисс: предоставление старейшей из команд, выступающих в чемпионате (а ею, разумеется, была «Феррари» — но только до тех пор, пока выступала в «Формуле-1») одного места в Исполнительном комитете (вскоре переименованном во Всемирный совет) с правом вето на любые изменения, касающиеся «Формулы-1». Это изящное изменение одновременно и разрешало претензии Феррари, и удерживало его от ухода из чемпионата. Хотя первый Договор согласия создавался как бессрочный, ради Феррари он был признан закончившим свое действие, и был подписан новый, со сроком действия в пять лет. Церемония его подписания прошла в Маранелло, в ресторане «Коваллино», 17 марта 1987 года, в присутствии большого количества журналистов, — всё для того, чтобы утешить самолюбие Феррари. Апогеем лести стал врученный ему Балестром от имени ФИА медальон за заслуги, именованный «Папой Римским от автоспорта».

Спустя полтора года после этого Энцо Феррари умер. Не вызывает сомнений, что дело его будет жить еще долго; но и его политические достижения с его смертью не пропали. До наших дней руководитель команды «Феррари» имеет право присутствовать на заседаниях высшей силы в автомобильном спорте — съездах Всемирного совета ФИА по автоспорту — и имеет при голосованиях беспрецедентное право «вето» по любым вопросам, касающимся «Формулы-1». Это настолько мощный инструмент, что «Феррари» за всю свою последующую историю использовала его всего один раз.

Кроме того, у Феррари были последователи, развивавшие политические позиции «Феррари». Первым из них стал Марко Пиччинини, более 10 лет бывший ближайшим политическим советником Энцо, много усилий приложивший к подписанию Договора согласия и непосредственно участвовавший в составлении его текста, человек, чье образование и заслуги Энцо всегда подчеркивал. Еще при Феррари став членом совета директоров «Феррари», в 1993 году возглавивший Королевский автоклуб Италии, в 1994 году, когда люди Балестра массово заменялись людьми



Альманах «История мирового автоспорта»



Мосли, он получил пост вице-президента ФИА. При подписании в 1996 году очередного соглашения о передаче ФИА коммерческих прав фирмам Экклстоуна Мосли настоял на введении прямого контроля ФИА над их деятельностью. Для этого в руководство четырех ключевых фирм («Формула уан менеджмент», «Формула уан администрейшен», «Петара» и «Формула уан холдингс») в 1998 году была введена должность неисполнительного директора, не имевшего права голоса и власти, но имевшего доступ к заседаниям и любой информации этих фирм. Этим человеком и стал Марко Пиччинини. Замечательно здесь то, что написанный Пиччинини и Мосли первый Договор согласия разграничивал права спортивной ветви власти (ФИА), финансовой (ФОКА) и участников чемпионата — но с 1998 по 2001 годы, единственный раз в истории, Пиччинини, являясь и членом совета директоров «Феррари», и вице-президентом ФИА, и неисполнительным директором ФОМ, совмещал в своих руках все три ветви власти в «Формуле-1». С 1996 по 2005 год, когда заходила речь о возможном преемнике Экклстоуна, раз за разом в этом качестве назывался Марко Пиччинини; в последний раз это было в 2005 году, когда получившие власть над фирмами коммерческого правообладателя банки запланировали увольнение Экклстоуна и его замену на Пиччинини.

Существенно продвинулся на этом поприще и Лука ди Монтеземоло, завоевавший в «Формуле-1» большой политический вес в эпоху Шумахера. Несмотря на то, что при подписании очередного Договора согласия в 2005 году политика «Феррари» состояла в поддержке Экклстоуна и получении за это очередных финансовых выгод, 29 июля 2008 года ди Монтеземоло, подобно Энцо Феррари, созвал в Маранелло совещание руководителей команд, результатом которого стало создание ассоциации ФОТА. Руководимая ди Монтеземоло, ассоциация очень эффективно действовала во время конфликта с ФИА в 2008–2009 годах, завершившегося единственным в истории использованием «Феррари» права «вето», яркой двухчасовой речью ди Монтеземоло на внеочередном заседании Всемирного совета 24 июня 2009 года и, как результат, отставкой Макса Мосли, подписанием нового Договора согласия и приходом на пост президента ФИА ставленника «Феррари» Жана Тодта.

В отличие от них, Серджио Маркионне таких успехов пока не добился. При нем «Феррари» не отстаивала свои интересы в регламенте на двигатели, несмотря на угрозу применения права «вето». Но, вероятно, отстаивала интересы финансовые: сейчас «Феррари» — единственная команда, имеющая в активе акции группы компаний «Формулы-1» и, таким образом, получающая не только наибольшие призовые выплаты, но и дивиденды от «Формулы-1».

Но, безусловно, из последователей Феррари наибольших успехов добился Берни Экклстоун. Принципы и инструменты его политики, чрезвычайно напоминающие учение Маккиавелли, вероятнее всего, были преподаны ему Энцо Феррари. Получив в «Формуле-1» придуманную Феррари позицию, контролировавшую финансовые потоки, он развил её в потрясающую глобальную систему взаимоотношений, совсем недавно оцененную в 12 миллиардов долларов. В офисе Берни Экклстоуна на восьмом этаже здания на Принцесс-Гейт до сих пор на видном месте стоит фотография: Энцо Феррари 17 марта 1987 года, в задней комнате ресторанчика «Коваллино», перед подписанием Договора согласия, активно жестикулирующий, и он, внимательно слушающий своего учителя.

Источники:

Ежегодник ФИА 1982 г.

Договор согласия 1981 г.

Журнал «Autosport» от 16.10.1980 г.

Договор согласия 1996 г.

Том Бауэр «Не ангел». «Альпина Бизнес Букс», 2012

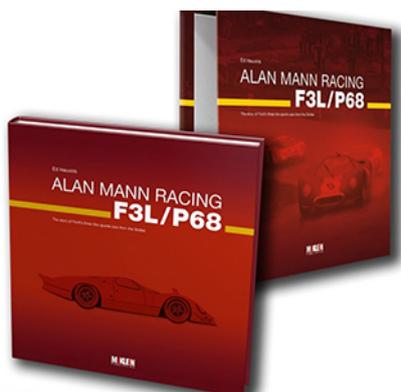
Сергей Мингазов «1979», альманах «История мирового автоспорта» №3

[Letter from Il Commendatore](#)

Учредительные документы компании «Formula One Asset Management Limited», 2001



КНИЖНЫЕ НОВИНКИ



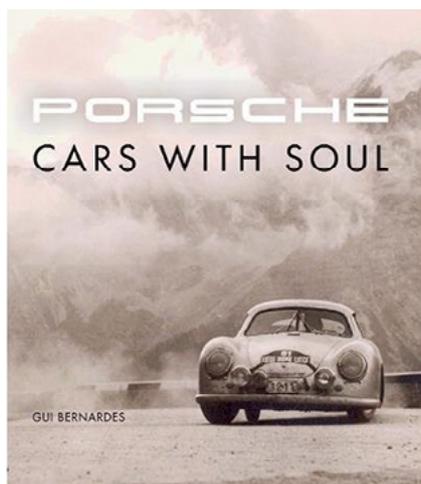
ALAN MANN RACING F3L/P68

Автор Ed Heuvink
 Издательство McKlein
 Издание 2017
 Формат 29 x 29 cm
 Страниц 158
 Язык английский
 Твердый переплет, коробка
 Ориентировочная стоимость 80 Евро без доставки
 Ограниченное издание 999 экземпляров



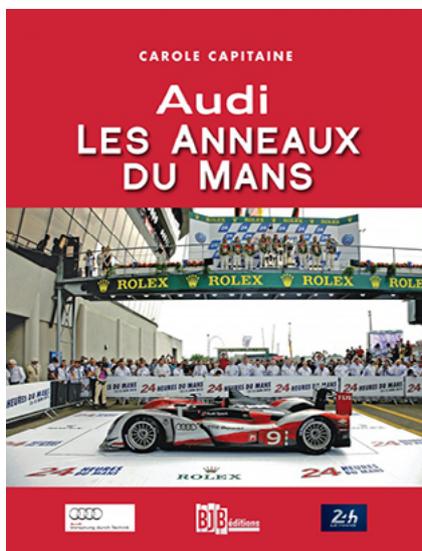
FORD ESCORT RS1600 - SAFARI 1972

Автор Ed Heuvink with John Davenport
 Издательство McKlein
 Издание 2017
 Формат 29 x 29 cm
 ISBN 9783927458987
 Страниц 158
 Язык английский
 Твердый переплет, коробка
 Ориентировочная стоимость 80 Евро без доставки
 Ограниченное издание 999 экземпляров



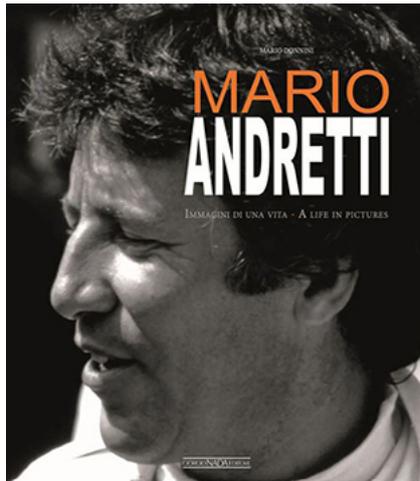
PORSCHE: CARS WITH SOUL

Автор Gui Bernardes
 Издательство Crowood
 Издание 2017
 Формат 20x24 cm
 ISBN 9781785003202
 Страниц 208
 Язык английский
 Твердый переплет
 Ориентировочная стоимость 31 Евро без доставки



AUDI LES ANNEAUX DU MANS

Автор Carole Capitaineo
 Издательство VJB
 Издание 2017
 Формат 24 x 32 cm
 Страниц 224
 Язык французский
 Твердый переплет
 Ориентировочная стоимость 45 Евро без доставки



MARIO ANDRETTI Immagini di una vita/A life in pictures

Автор Donnini Mario
 Издательство Giorgio Nada Editore
 Издание 2017
 Формат 28 x 30 cm
 ISBN 9788879116824
 Страниц 208
 Язык итальянский/английский
 Твердый переплет
 Ориентировочная стоимость 34 Евро без доставки



AVANTI TUTTA DA INGEGNERE IN FERRARI A PERFORMANCE COACH

Автор Mazzola Luigi
 Издательство Libraccio
 Издание 2017
 Формат 14 x 22 cm
 ISBN 9788868741617
 Страниц 150
 Язык итальянский
 Твердый переплет
 Ориентировочная стоимость 22 фунтов без доставки

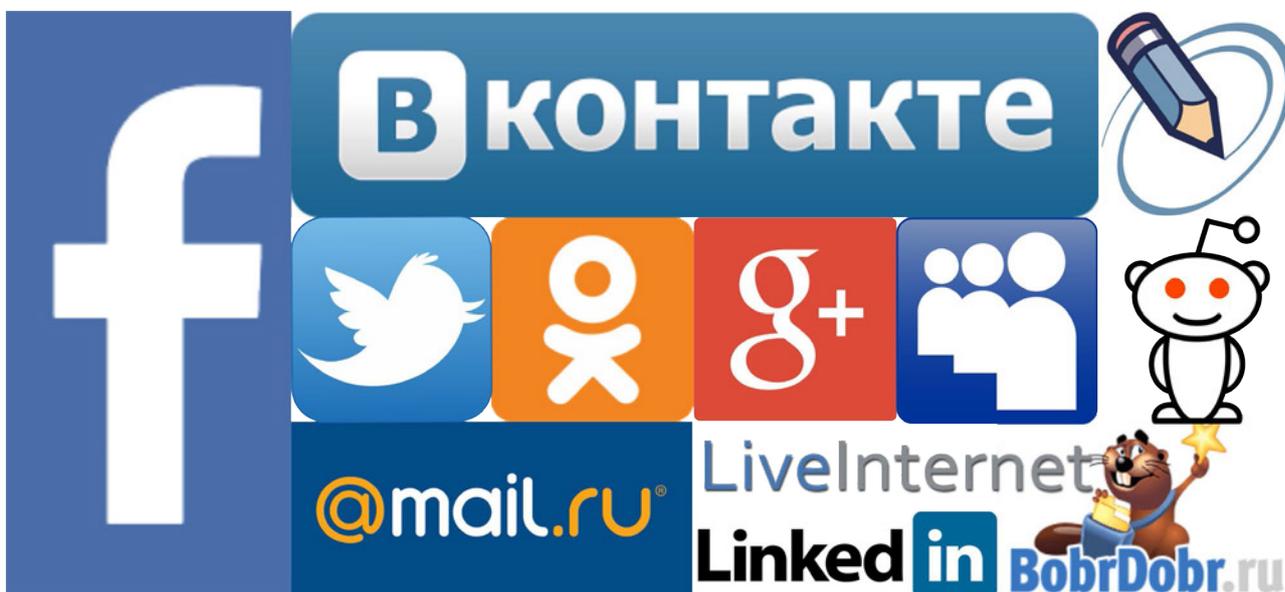


CAPIRE LA FORMULA 1 THE SECRETS OF ITS EVOLUTION FROM THE 60S UP TO TODAY

Автор Forghieri Mauro & Giachi Marco
 Издательство Minerva Edizioni
 Издание 2017
 ISBN 9788873819431
 Формат 17 x 24 cm
 Страниц 240
 Язык итальянский
 Твердый переплет
 Ориентировочная стоимость 20 Евро без доставки

Вам понравился наш проект?

Поделитесь им со своими друзьями!



Вы можете обсудить проект на форумах

F1News.ru, Motorsporthistory.ru, F1Life.ru и GPSmak.ru.

Вы можете помочь проекту материально, перечислив любую сумму на банковскую карту:

Реквизиты платежа:

Получатель: Коваленко Владимир Юрьевич

Номер счета: 40817810764001603693

Номер карты: 4276640011155373

Наименование банка: Отделение N8616 СБЕРБАНКА РОССИИ Г.ТОМСК

БИК: 046902606

Корреспондентский счет: 30101810800000000606

Наименование платежа: Добровольное пожертвование на альманах

или на счет PayPal:

Идентификатор счета:

tomskdx@gmail.com

[Сделать пожертвование](#)

Проект является некоммерческим, поэтому все авторы отказались от получения личной выгоды. Все полученные средства будут перечисляться в общий фонд покупки исторической литературы и таким образом способствовать проведению новых исследований.

