

# ИСТОРИЯ МИРОВОГО АВТОСПОРТА

гонки | гонщики | трассы | автомобили | правила

2019

№26

АЛЬМАНАХ



**Читайте в номере:**

Владислав Шайхнуров. «Довиль, 19 июля 1936 г.»

Алексей Рогачев. «Краткая история самоделок»

Владимир Коваленко. «"Большой приз Венгрии" 1989 года»

Владимир Коваленко. «Обзор купленных книг»

## Содержание

|   |     |
|---|-----|
| 1. Владислав Шайхнуров. «Довиль, 19 июля 1936 г.».....                                      | 3   |
| 2. Алексей Рогачев. «Краткая история самоделок. Часть 1. Предыстория и немного теории»..... | 22  |
| 3. Владимир Коваленко. «“Большой приз Венгрии” 1989 года».....                              | 31  |
| 4. Владимир Коваленко. Обзор купленных книг.....  | 91  |
| 5. Владислав Шайхнуров. Книжные новинки.....  | 105 |

**На обложке:** «Большой приз Венгрии» 1989 г. На подиуме слева направо: Айртон Сенна, Найджел Мэнселл, Тьерри Бутсен

### **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

Довиль, 19 июля 1936 г.



**Владислав Шайхнуров**

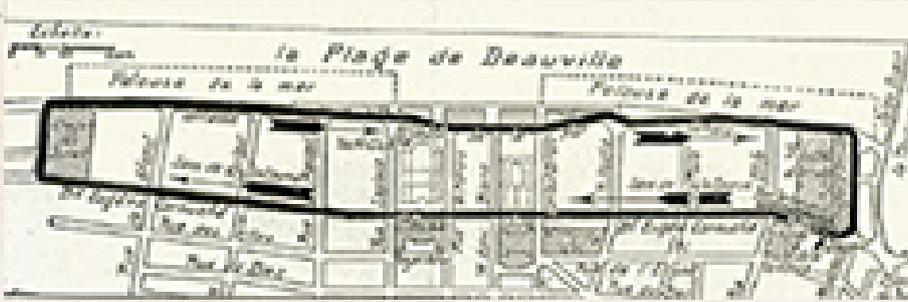
**Довиль, 19 июля 1936 г.**

Сегодня мы расскажем о соревновании, которое в силу трагических обстоятельств проводилось всего один раз. Речь пойдет о гонке 1936 года во французском Довиле.

Довиль – маленький городок, расположенный в Нормандии (департамент Кальвадос), на самом берегу Ла-Манша. Уже в конце 19 века он стал превращаться в Мекку пляжного отдыха. Вскоре там появилось собственное казино, ипподром, а летние месяцы превратились в сплошные конкурсы красоты всего, чего угодно, – цветов, дамочек, автомобилей. Мало-помалу Довиль стал претендовать на славу нормандского Монте-Карло. Но для того, чтобы сравняться по привлекательности со средиземноморской жемчужиной, не хватало зрелищ. А если быть точным, то автогонок. Мэрия Довиля ревниво следила за растущей популярностью «Большого приза Монте-Карло». Но! Даже в наше время в этом пляжном городке живет чуть больше трех тысяч человек. Понятно, что иметь свой собственный автоклуб, способный самостоятельно провести гонку гран-при международного уровня, город не мог себе позволить. Поэтому за помощью обратились к Западному автомобильному клубу, который достаточно успешно проводил с 1929 г. гонки «Большой приз Дьепша». Финансовую и информационную поддержку обещала парижская газета «Ле Матэн». И вот, в календаре международных соревнований 1936 г. на 19 июля была запланирована гонка международного масштаба с громким названием «Большой приз Довиля». А, дабы придать солидности, организаторами было принято решение провести гонку

*В порту Довиля яблоку негде было упасть: все было забито яхтами от мала до велика*





*Прямо по городским улицам была проложена незамысловатая трасса прямоугольной формы и длиной 3712 м*

по требованиям действовавшей тогда международной, т. н. 750-кг формулы. К слову, из всех французских гонок сезона 1936 года лишь организаторы гонки в По приняли такое же решение.

Для гонки ничтоже сумняшеся прямо по улицам города была проложена трасса длиной 3712 метров, состоявшая из двух длинных прямых, связанных короткими «перемычками» с крутыми 90-градусными поворотами. Длинные прямые располагались между домами и набережной. Старт давался на бульваре Эжена Корнюша, далее трасса шла на юго-запад мимо казино и отеля, делала два 90-градусных правых поворота под названием «Вираз-де-Дюн», потом возвращалась в направлении на северо-восток по улицам Террасс и бульвар де-ля-Мер мимо яхт-клуба, прежде чем после двух поворотов («Вираз д'Арриве») вернуться к началу. Эта часть трассы ныне не существует, так как пристань яхт-клуба была перестроена в 70-х годах.

Итак, при длине круга 3712 м организаторы предложили пройти участникам 100 кругов. Первой пятерке финишировавших были назначены денежные призы в 50, 20, 10, 6 и 4 тысяч франков соответственно. Дополнительно было предложено 15 тысяч за самый быстрый круг в гонке.

Надо сказать, что оригинальным решением организаторов провести гонку прямо по улицам города, не назовешь. В те годы это было скорее правилом, нежели исключением. Многим гонщикам трасса не понравилась. Они заявляли, что она сразу показалась им узкой, опасной, с невероятно сложными поворотами в конце длинных прямых. И что она



*Немногочисленная команда «Скудерия Феррари» в Довиле 1936 г. На переднем плане: слева – Джузеппе Фарина, справа – Рене Дрейфус*



вообще непригодна для проведения гонок. Вероятнее всего, большинство из этих комментариев были сделаны позже, учитывая последовавшие события.

Изначальные громкие обещания многих известных гонщиков обернулись для организаторов холодным душем: на старте оказалось всего одиннадцать автомобилей. Престиж гонки спасли две заводские команды, «Альфа-Ромео» и «Бугатти».

После окончания Второй итапо-эфиопской войны и отмены 4 июля 1936 г. санкций Лиги Наций, введенных против Италии с 18 ноября 1935 года, итальянское правительство дало разрешение «Скудерии Феррари» вновь участвовать в гонках во Франции. И команда, единолично представлявшая завод «Альфа-Ромео» в гонках, отправила две из своих «Альфа-Ромео-8С/35» в Довиль. В качестве гонщиков поехали Джузеппе Фарина и Рене Дрейфус. «Скудерия», несмотря на запреты, сохранила француза Дрейфуса в качестве тест-пилота и теперь с радостью приняла его обратно в качестве полноправного члена команды.

Частные «Альфа-Ромео-Р3» 1934 года выставили испанский дворянин Хосе де Вильяпадьерна (шасси 50007), француз Раймон Соммер (50004) и британцы Остин Добсон (50005) и Чарльз Мартин (50003).

Команда «Бугатти» привезла два автомобиля модели Т59 для Роберта Бенуа и Жан-Пьера Вимилля.

Филипп Этанселен планировал стартовать на собствен-

*Техническая комиссия проверяет автомобили. Как видите, приемка располагалась прямо в порту, рядом с угольными складами. На переднем плане — «Альфа-Ромео-Р3» Вильяпадьерны (№ 10) и Мартина (№ 6). На заднем плане — «Мазерати» Альбера Шамбо (№ 24). Сам Шамбо в этот момент подписывает какие-то бумаги на столе комиссии*

ной «Мазерати-V8RI» (шасси 4503), но из-за проблем с автомобилем ему пришлось пересесть на «Бугатти-T51», которую ему, вероятно, предоставил завод.

Альбер Шамбо, ставший известным по выступлениям на 1100-кубовых «сальмсонах», в Довиле решил опробовать свое новое приобретение, ранее принадлежавшую Sommerу «Мазерати-8CM» (шасси 3006, переделанное в двухместный автомобиль). Еще одну «8CM» (шасси 3013) привез в Довиль англичанин Чомли-Таппер. Планировал стартовать и Фредерик Макэвой на «Мазерати-6CM» (шасси 1535), но его автомобиль сгорел в гонке в Альби за неделю до этого.

И, наконец, алжирец Марсель Леу изначально заявился на личной «Бугатти-T51», но тут вмешался Хамфри Кук, совладелец и директор завода и гоночной команды ERA. Дело в том, что Леу в 1936 году был связан контрактом с ERA. И, так как Кук неожиданно решил, что его автомобиль непременно должен стартовать в Довиле, то Леу пришлось пересмотреть свои планы и сесть за руль ERA. Для него через Ла-Манш переправили знакомое гонщику шасси R3B, оснащенное на этот раз двухлитровым двигателем вместо привычного полу-



*Марсель Леу, ERA, Айфельские гонки 1936 г.*

торалитрового. Леу, чье имя в предыдущие годы было неразрывно связано с «Бугатти», был «завербован» англичанами как раз для выступления в континентальных гонках, то есть там, где британским гонщикам попросту не хватало опыта.

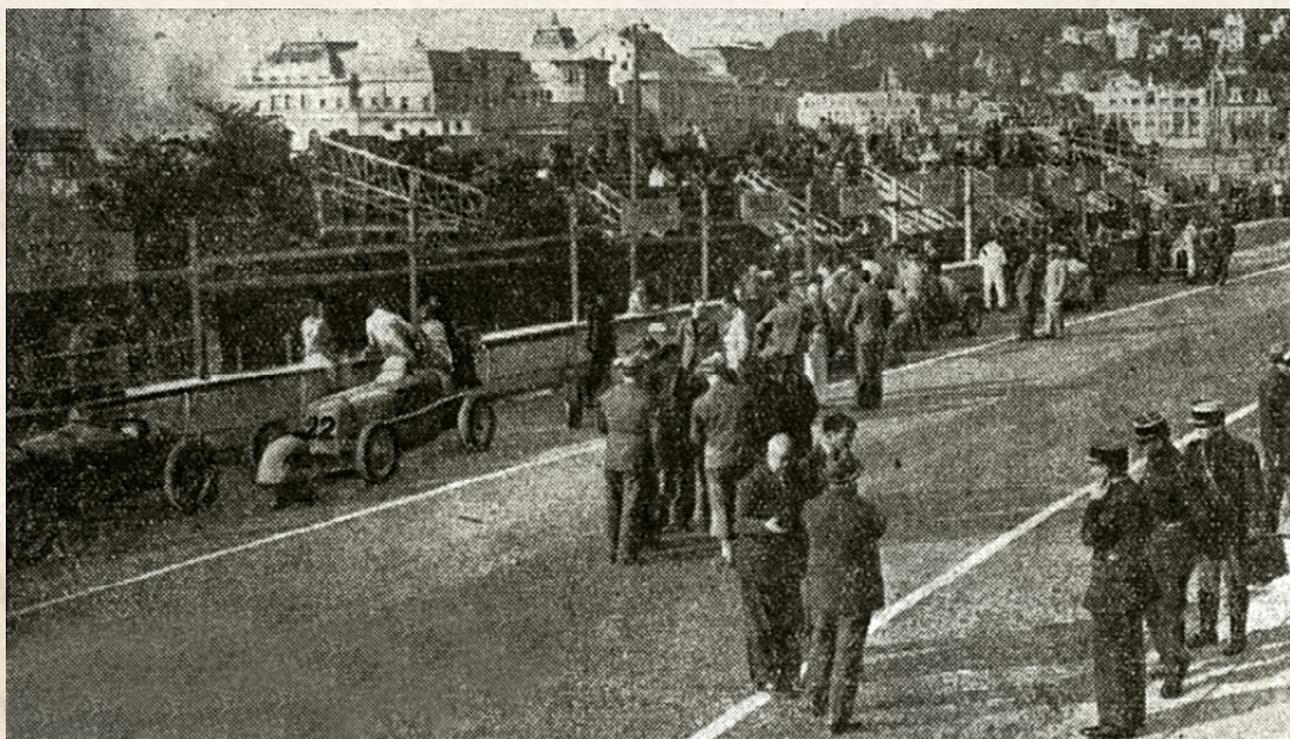
### Заявочный список

| №  | Гонщик                | Заявитель                | Автомобиль        | Примечание   |
|----|-----------------------|--------------------------|-------------------|--|
| 2  | Томас Чомли-Таппер    | Т. Чомли-Таппер          | Мазерати-8СМ      | НС <sup>1)</sup> : неисправность тормозов            |
| 4  | Остин Добсон          | О. Добсон                | Альфа-Ромео-Р3    |  |
| 6  | Чарльз Мартин         | Ч. Мартин                | Альфа-Ромео-Р3    |  |
| 6  | Чарльз Брэкенбери     | Ч. Мартин                | Альфа-Ромео-Р3    | НС <sup>1)</sup> : только в тренировках              |
| 8  | Раф                   | Раф                      | Мазерати-V8R1     | НЯ <sup>1)</sup> : автомобиль не готов               |
| 10 | Хосе де Вильяпадьерна | «Скудерия Вильяпадьерна» | Альфа-Ромео-Р3    |  |
| 12 | Робер Бенуа           | «Отомобилес Бугатти»     | Бугатти-Т59       |  |
| 14 | Жан-Пьер Вимилль      | «Отомобилес Бугатти»     | Бугатти-Т59       |  |
| 16 | Филипп Этанселен      | Ф. Этанселен             | Мазерати-V8R1     | НЯ <sup>1)</sup> : автомобиль не готов               |
| 16 | Филипп Этанселен      | Ф. Этанселен             | Бугатти-Т51       |  |
| 18 | Раймон Соммер         | Р. Соммер                | Альфа-Ромео-Р3    |  |
| 20 | Фредерик Мак-Эвой     | Ф. Мак-Эвой              | Мазерати-6СМ      | НЯ <sup>1)</sup> : автомобиль сгорел в Альби         |
| 22 | Марсель Леу           | М. Леу                   | Бугатти-Т51       | НЯ <sup>1)</sup> : вместо «Бугатти» стартовал на ЕРА |
| 22 | Марсель Леу           | Х. Кук                   | ЕРА-В             |  |
| 24 | Альбер Шамбо          | А. Шамбо                 | Мазерати-8СМ      |  |
| 26 | Жан Делорм            | Ж. Делорм                | Бугатти-Т51       | НЯ <sup>1)</sup>                                     |
| 28 | Джузеппе Фарина       | «Скудерия Феррари»       | Альфа-Ромео-8С/35 |  |
| 30 | Рене Дрейфус          | «Скудерия Феррари»       | Альфа-Ромео-8С/35 |  |

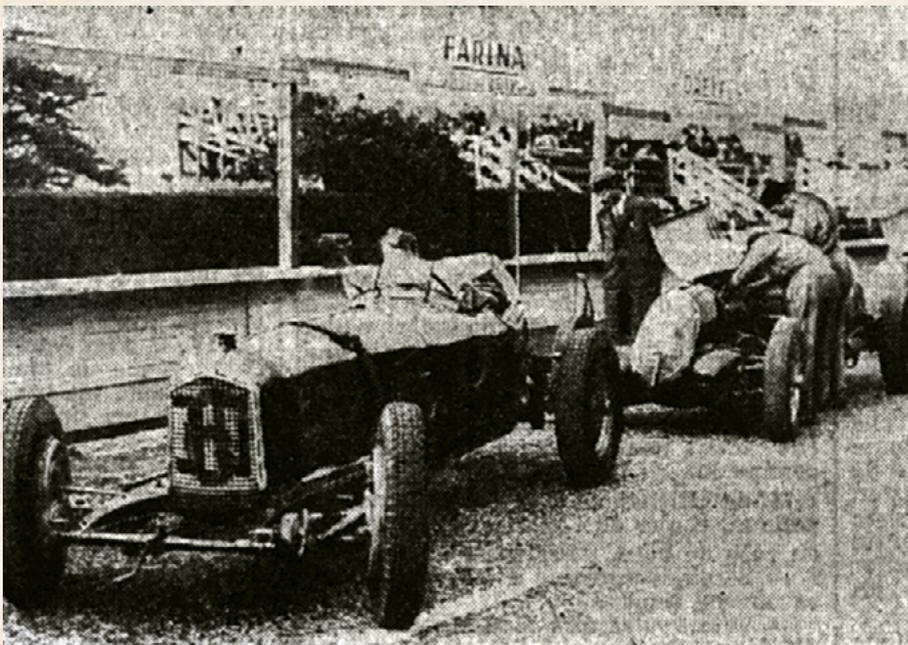
<sup>1)</sup> принятые сокращения:

– НС: не стартовал, т. е. на соревнование приехал, участвовал в тренировках, но в самой гонке не стартовал;

– НЯ: не явился, т. е. гонщик и/или автомобиль по той или иной причине не добрались до места проведения соревнования. В тренировках и самой гонке не участвовали.



*Боксы располагались на Бульвар-де-ля-Мер, практически рядом с главной трибуной*



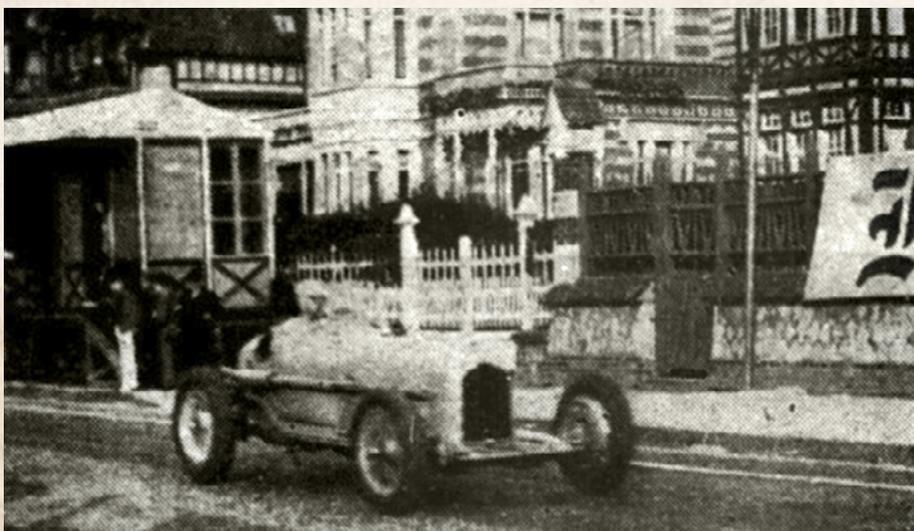
*Чарльз Брэкенбери во время субботних тренировок. На фото он за рулем «Альфа-Ромео» Чарльза Мартина, который в это время судорожно метался по Гамбургу, тщетно пытаясь получить денежный перевод из Великобритании*

Тренировки проводились по вечерам в четверг и пятницу с 18:30 до 19:30, а также в субботу с 15:00 до 17:00.

Чарльз Мартин совершал круиз по Балтике, а в Гамбурге, где он сошел на сушу, дабы отправиться во Францию, у него попросту закончились деньги. Он отправил телеграмму домой, но почтовая компания, которая занималась переводом, имела несколько отделений в Гамбурге, и поэтому потребовался целый день, чтобы отследить, куда пришли деньги. В итоге Мартин добрался до Довиля только вечером накануне гонки, а тем временем его друг Чарльз Брэкенбери «квалифицировал» для него его «Альфа-Ромео».

Фарина и Дрейфус доминировали в первой тренировке, показав время 1'40" и 1'41" соответственно. Леу был третьим со временем 1'47". Команда «Бугатти» в полном составе, Чомли-Таппер и Этанселен к четвергу еще не добрались до Довиля. Испанский аристократ Вилльяпадьерна присутствовал собственной персоной, но его автомобиль был еще в пути.

В пятницу все участники, кроме Брэкенбери, приняли участие в тренировке. Фарина и Дрейфус вновь были самыми быстрыми, показав одинаковый результат – 1'40". Вилль был на  $\frac{3}{4}$  секунды медленнее.



*Раймон Соммер во время пятничных тренировок*

В субботу большинство гонщиков, которые теперь были более-менее знакомы с трассой, улучшили свои результаты. Дрейфус в итоге стал лучшим с результатом 1'38", Фарина был вторым с временем 1'39". Гонщики «Бугати» пропустили субботнюю тренировку, так как механики меняли передаточные числа в главных передачах, но пятничное время Вимилля все также обеспечивало ему третью позицию на стартовой решетке. Пропустил субботнюю тренировку и Шамбо, который испытывал сильные боли в запястье. Чомли-Таппер не справился с управлением и ударил свою «Мазерати» о бордюрный камень, разбив задний левый тормозной барабан.

#### Результаты тренировок:

| Участник            | Четверг      | Пятница      | Суббота      |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|
| Рене Дрейфус        | 1'41"        | 1'40"        | <b>1'38"</b> |
| Джузеппе Фарина     | 1'40"        | 1'40"        | <b>1'39"</b> |
| Жан-Пьер Вимилль    | ---          | <b>1'44"</b> | ---          |
| Раймон Соммер       | 1'48"        | 1'47"        | <b>1'46"</b> |
| Остин Добсон        | 1'49"        | 1'49"        | <b>1'46"</b> |
| Марсель Леу         | <b>1'47"</b> | 1'47"        | 1'47"        |
| Хосе Вилльяпадьерна | ---          | 1'49"        | <b>1'47"</b> |
| Робер Бенуа         | ---          | <b>1'47"</b> | ---          |
| Томас Чомли-Таппер  | ---          | 1'59"        | <b>1'48"</b> |
| Филипп Этанселен    | ---          | 1'53"        | <b>1'49"</b> |
| Чарльз Брэкенбери   | 2'09"        | ---          | <b>1'50"</b> |
| Альбер Шамбо        | 2'03"        | <b>1'51"</b> | ---          |

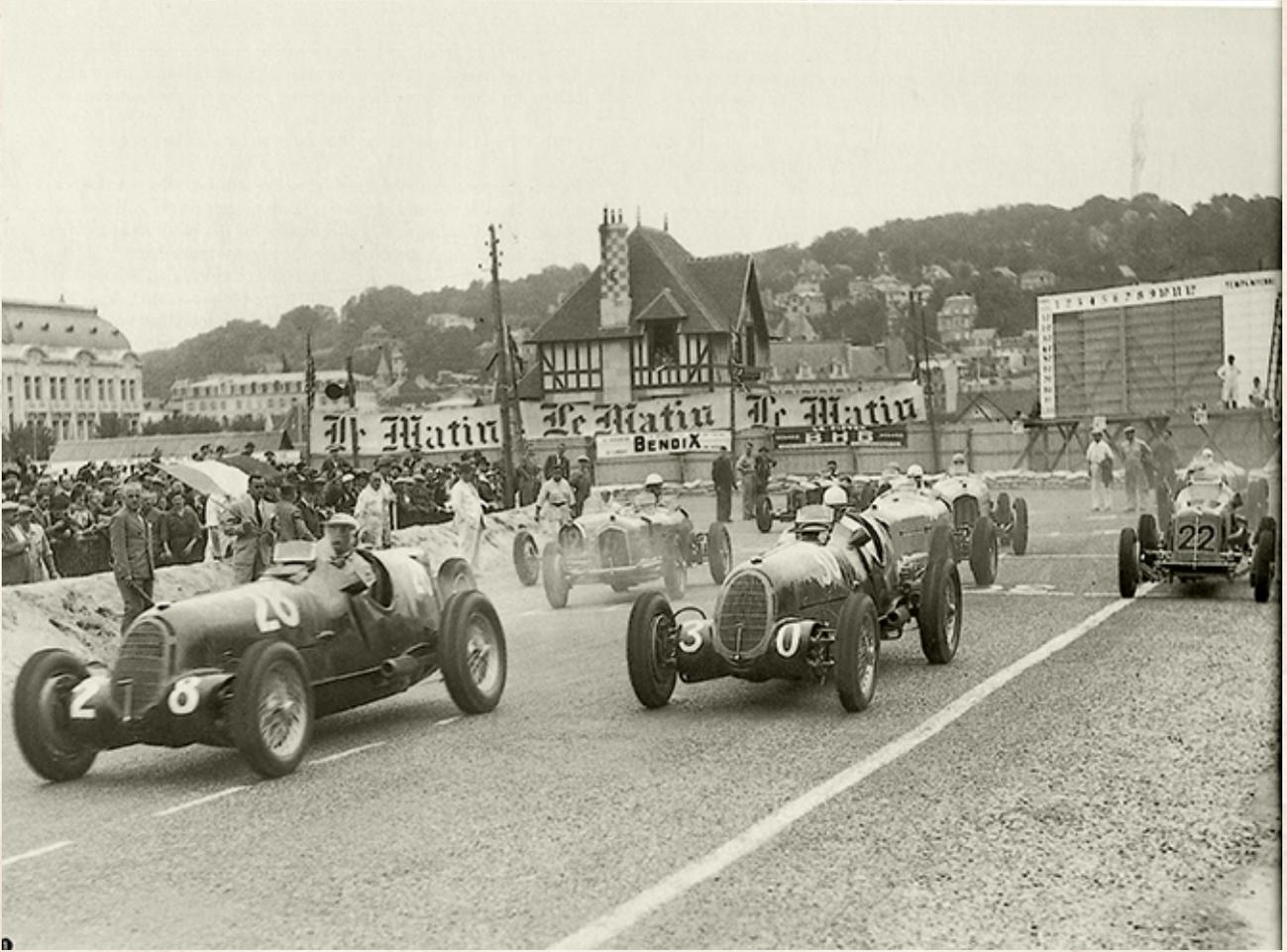


*Брифинг гонщиков перед гонкой проводит директор гонки Морис Анри (стоит спиной к объективу с флагом за спиной). Его голова наполовину скрывает лицо Джузеппе Фарины. Через одного от Фарины по часовой стрелке – Марсель Леу. Еще можно узнать Жан-Пьера Вимилля (в темном комбинезоне, руки на поясе)*

#### Гонка

Ла-Манш – не Лазурный берег. И погода в тех местах переменчива, а порой и непредсказуема. Вот и 19 июля, день гонки, над Довилем собрались тяжелые тучи, подул холодный ветер. Однако это не помешало большому количеству зрителей собраться вдоль всей трассы.

Чомли-Таппер так и не смог надежно зафиксировать тормозной барабан на левом заднем колесе своей «Мазерати» и техническая комиссия не допустила его на старт.



*Вверху: старт гонки. Джузеппе Фарина № 28 всегда славился умением стартовать «как из пушки». Чуть хуже тронулись с места Рене Дрейфус № 30 и Жан-Пьер Вимилль (из-за автомобиля Фарины видно лишь заднее левое колесо его автомобиля)*

*Внизу: старт получился сумбурным. Вперед ушел Фарина (на снимке его уже не видно), которого преследовали Марсель Леу № 22, Раймон Соммер № 18, Хосе Вильяпадьерна № 10, Жан-Пьер Вимилль № 14 и Рене Дрейфус № 30*





Новую трассу открыл Этторе Бугатти, который проехал круг на роскошном «Бугатти-Т41-Рояль». В 15:02 Морис Анри, директор гонки, взмахнул флагом, чтобы дать старт одиннадцати автомобилям.

Фарина со старта вырвался вперед. Его преследовали Леу, Соммер, Вильяпадьерна, Вимилль и Дрейфус. В конце первого круга порядок в гонке был следующим: Фарина, Вимилль, Леу, Соммер, Дрейфус, Вильяпадьерна, Шамбо, Бенуа, Мартин и Этанселен.

Второй круг стал бенефисом Дрейфуса, которому не удалось сохранить позицию после старта и он откатился на шестое место. Но за один лишь второй круг французский гонщик «Скудерии Феррари» поднялся на третье место. Впереди него шли Фарина и Вимилль, позади – Леу, Соммер, Вильяпадьерна, Бенуа, Мартин и Этанселен.

Но второй круг принес и первые потери. Добсон выбыл из гонки. Он слишком поздно начал тормозить перед вторым поворотом «Вираз-д'Арриве» и налетел на насыпь, служившую искусственным барьером. Передняя подвеска его «Альфа-Ромео» была повреждена, и о продолжении гонки не могло быть и речи. Вылетел и Шамбо. Он потерял контроль над своим «Мазерати-8СМ» и опрокинулся в «Вираз-де-Дюн». Карета скорой помощи мгновенно доставила Шамбо в местную больницу. Сперва казалось, что травмы не опасные. Но врачи констатировали перелом черепа, от которого спустя три дня Шамбо скончался в больнице.

*Последствия вылета Остина Добсона в «Вираз-д'Арриве». Позади видны автомобили Робера Бенуа и Чарльза Мартина*



*Альбер Шамбо, «Мазерати-8СМ» №24, незадолго до аварии, стоившей ему жизни*

Фарина и Вимилль отрывались от пелотона. Третий круг Фарина прошел за 1'42,5", четвертый – за 1'41,4". После четвертого круга «Скудерия Феррари» потеряла один автомобиль: Дрейфус остановился из-за отказа коробки передач.

В гонке осталось всего восемь участников. Фарина был просто наголову быстрее остальных. Шедшего вторым Вимилля после восьмого круга он опережал на 17 секунд, а после 10 кругов разрыв был уже 18,3 секунды:

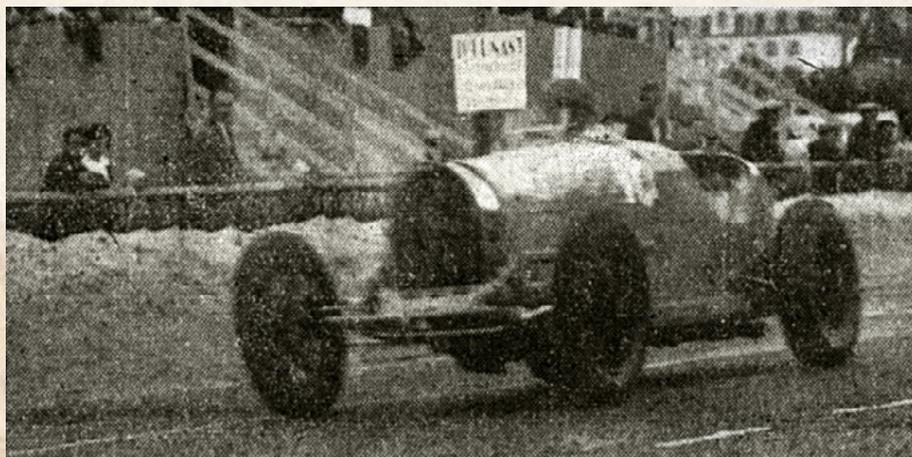
1. Фарина («Альфа-Ромео») 16'48,1"
2. Вимилль («Бугатти») 17'06,4"
3. Леу (ЕРА) 17'53,2"
4. Бенуа («Бугатти») 17'55"
5. Соммер («Альфа-Ромео») 18'07"
6. Мартин («Альфа-Ромео») 18'23"
7. Вильяпадьерна («Альфа-Ромео») 18'56"
8. Этанселен («Бугатти») 19'03"

Вскоре Бенуа заехал к механикам для дозаправки, а Соммер сумел опередить Мартина. Фарина к этому времени опережал Леу на целый круг, но алжирец сохранял свою третью позицию, несмотря на то, что его автомобиль был оснащен лишь 2-литровым двигателем. Тогда как большинство конкурентов обладали большим объемом и, соответственно, мощностью. После 20 кругов Фарина опережал Вимилля, который страдал от зубной боли и плохо себя чувствовал, на 25,8 секунд:

1. Фарина («Альфа-Ромео») 33'37,0"
2. Вимилль («Бугатти») 34'12,8"
3. Леу (ЕРА) 35'43,2"
4. Мартин («Альфа-Ромео») 36'09"

Порядок гонок на следующих кругах оставался почти не менялся. После 29 круга Бенуа вновь остановился, на сей раз для замены задних покрышек. В гонку он вернулся последним. После 30 кругов Фарина опережал Вимилля больше, чем минуту:

1. Фарина («Альфа-Ромео») 50'24,3"
2. Вимилль («Бугатти») 51'27,7"
3. Леу (ЕРА) 53'19,6"
4. Мартин («Альфа-Ромео») 53'54,6"
5. Соммер («Альфа-Ромео») 54'22,8"
6. Вильяпадьерна («Альфа-Ромео») 55'12,7"
7. Этанселен («Бугатти»)
8. Бенуа («Бугатти»)



Филипп Этанселен,  
«Бугатти-T51», №16

Бенуа все это время держался в тени. Но после тридцати кругов он нашел темп и начал догонять пелотон. На 32 круге ему после долгой борьбы удалось опередить Этанселена и выйти на 7 место.

В течение первых 30 кругов Фарина постоянно проходил круги со временем порядка 1'41" – 1'43". А на 36 круге он и вовсе показал рекордное время – 1'38,8". На 40 круге Фарина догнал Вимилля на круг, но даже не стал пытаться опередить того, вместо этого замедлившись. После этого Фарина проходил круги за 1'43" – 1'44", а Вимилль даже начал отрываться от него.

После 47 круга остановился Этанселен: дроссельная заслонка его «Бугатти» заклинила в полностью открытом положении. Французу пришлось «порвать» коробку передач, чтобы остановить автомобиль.

В середине гонки Фарина все так же лидировал. Вимилль отставал почти на полторы минуты и был единственным, кого Фарина не обогнал на круг. Ситуация после 50 кругов выглядела так:

1. Фарина («Альфа-Ромео») 1:24'53,5"
2. Вимилль («Бугатти») 1:26'21"
3. Леу (ЕРА) 1:28'58"
4. Мартин («Альфа-Ромео») 1:29'25"
5. Соммер («Альфа-Ромео») 1:30'24"
6. Вильяпадьерна («Альфа-Ромео») 1:31'09"
7. Бенуа («Бугатти»)

*Остановка Марселя Леу в боксах. Колеса уже заменены (почему-то только передние), а дозаправка еще продолжается. Гонщик в те времена также участвовал в обслуживании автомобиля*



На 53 круге пришла очередь Фарины останавливаться в боксах для дозаправки. Остановка заняла целых 53 секунды и Фарина вернулся в гонку лишь в 22 секундах перед Вимиллем. Леу также сделал пит-стоп. Но у него остановка заняла много больше времени, потому как механик «промахнулся» и залил сиденье гонщика топливом. В результате Леу опустился на пятое место, пропустив вперед Мартина и Соммера.

Сделали свои остановки Вильяпадьерна и Мартин. Первый потерял на этом 60 секунд, второй – 45 секунд.

После пит-стопа Фарина продолжал идти медленно и потому Вимилль начал приближаться к нему. После 57 кругов отставание Вимилля сократилось всего до трех секунд. А на 58 круге Вимилль и вовсе обогнал Фарину на прямой бульвара Эжена Корнюша под громкие аплодисменты зрителей.

Некоторые источники того времени утверждали, что Фарина вернул себе лидерство уже на следующем круге. Другие констатировали, что Вимилль был лидером гонки и после шестидесятого круга, на три секунды опережая Фарину:

1. Вимилль («Бугатти») 1:43'29''
2. Фарина («Альфа-Ромео») 1:43'32''
3. Мартин («Альфа-Ромео»)
4. Соммер («Альфа Ромео»)
5. Леу (ЕРА)
6. Бенуа («Бугатти»)
7. Вильяпадьерна («Альфа-Ромео»)

Надо понимать, что пройти почти 400 км в гоночном режиме без дозаправки невозможно. И потому на 62 круге Вимилль закономерно заехал к механикам, проиграв более

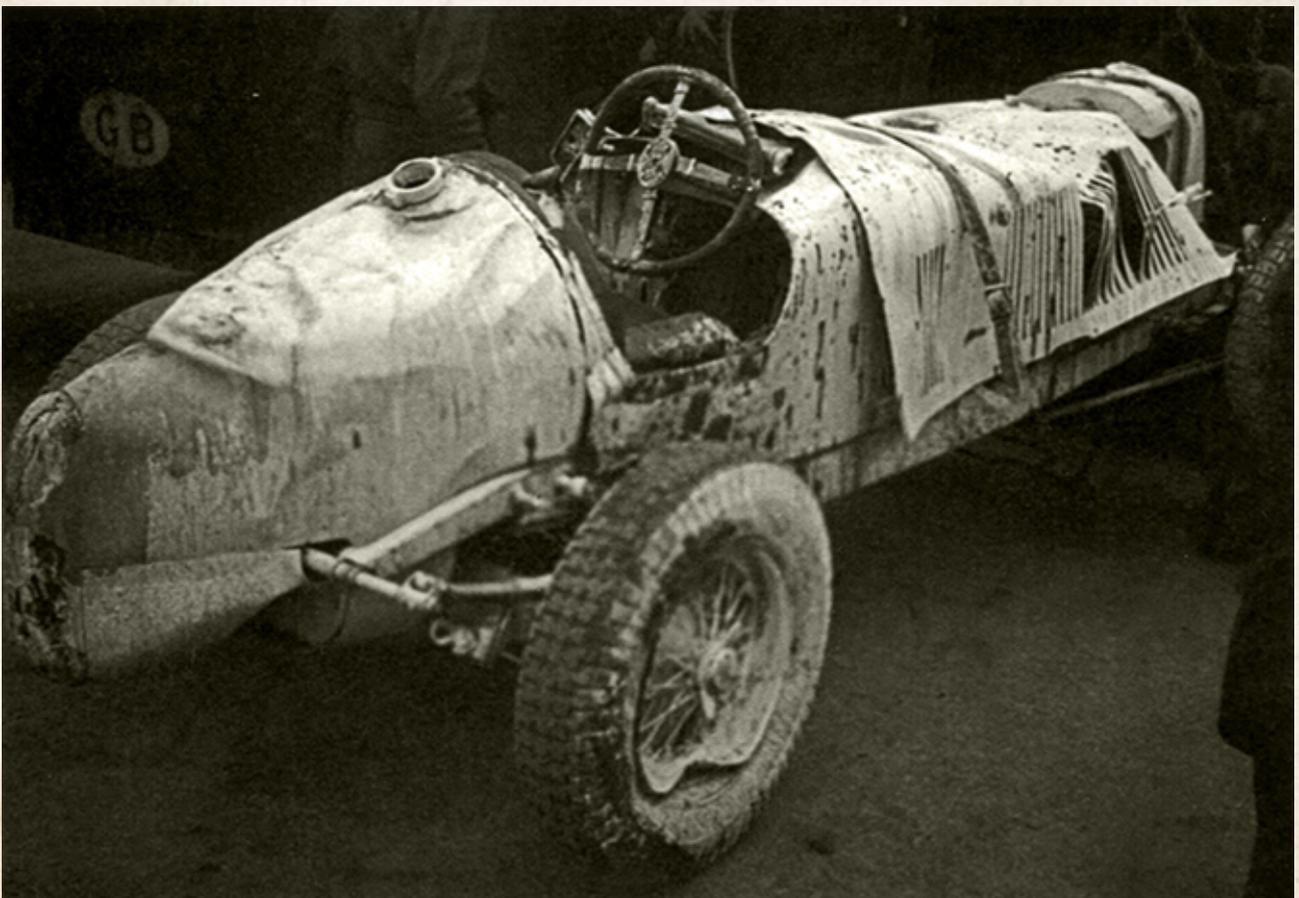
*Через несколько минут после столкновения Фарины и Леу у ограждения уже собралась большая толпа. Механики «Альфы-Ромео» охраняют автомобиль Фарины, а ЕРА Леу только начала дымиться*



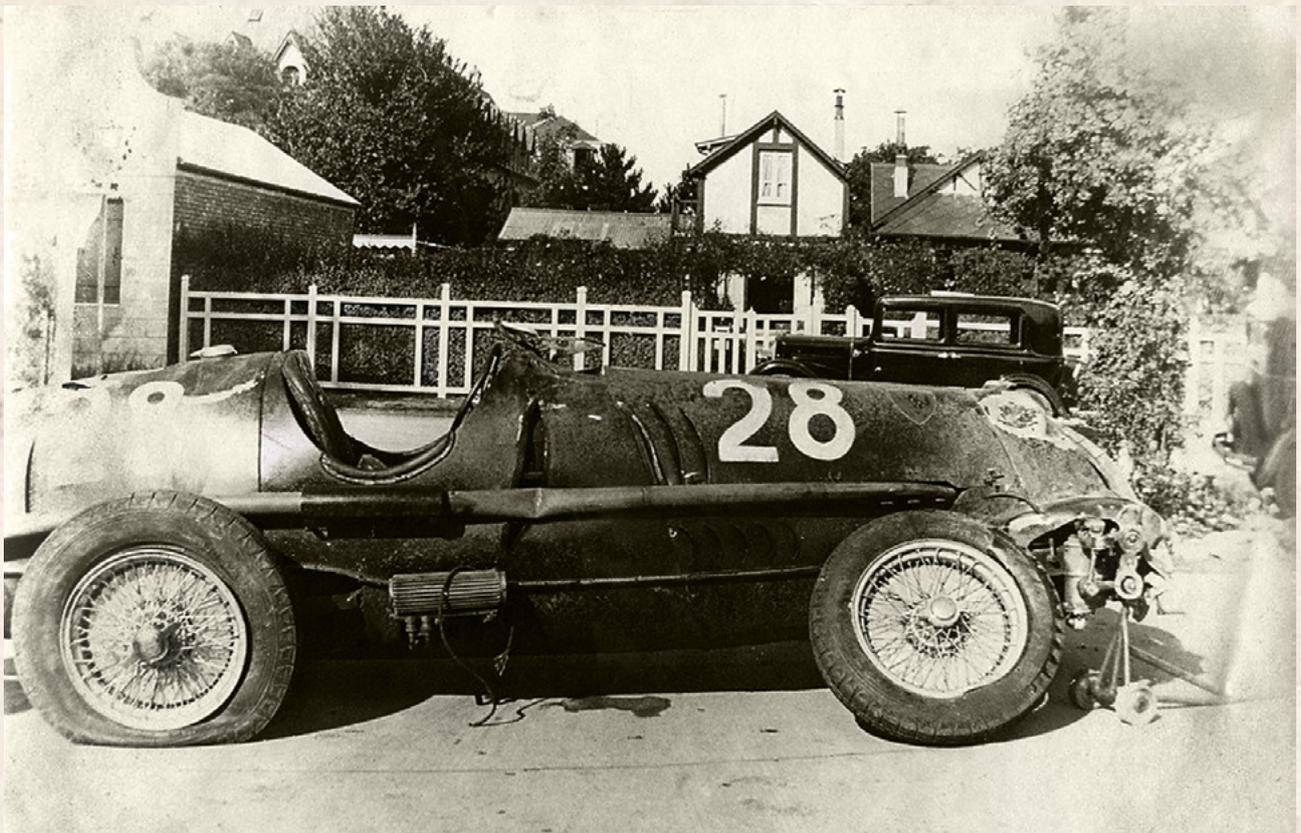


*Автомобили Фарины и Леу выбросило не то на пустырь, не то на газон. Надо сказать, что организаторы сработали четко: спустя несколько минут рядом стояла карета скорой помощи, а загоревшийся автомобиль Леу уже тушил пожарный*





*Все, что осталось от автомобиля Марселя Леу. Хамфри Кук и Рэймонд Мэйз решили не восстанавливать шасси R3B, хотя часть ее узлов и агрегатов использовались для строительства новых и ремонта существующих шасси*



половины круга Фарине, который тем временем уже приблизился к Леу, готовясь опередить его на три круга. На выходе из «Вираз-де-Дюн» Леу был намного медленнее нагонявшего его Фарина. Фарина попытался затормозить, но переднее правое колесо его автомобиля задело заднее колесо ЕРА Леу. Оба автомобиля завращались на мокрой трассе и вылетели за ее пределы. Автомобиль Леу загорелся. Оба пилота были выброшены из своих автомобилей и без движения лежали на асфальте. «Скорая помощь» немедленно выехала на место происшествия, куда уже спешили зрители. Оба гонщика были немедленно доставлены в госпиталь Довиля, где врачи констатировали смерть Леу. У Фарина были сильные ушибы и порезы, небольшая травма головы, но он избежал внутренних повреждений или переломов. Через несколько дней он смог покинуть клинику.

*Вид автомобиля Джузеппе Фарина сбоку. Автомобиль все еще в Довиле*

На 64 круге заклинил акселератор на «Бугатти» Бенуа, и он врезался в мешки с песком в одном из поворотов.

Понятно, что по мере распространения новостей об авариях эмоции в боксах нарастали, так как никто не ожидал такого числа трагических событий. После двух третей гонки на дистанции оставалось только четыре автомобиля. Порядок в гонке после 70 кругов:

1. Вимилль («Бугатти») 2:04'08''
2. Соммер («Альфа-Ромео») 2:05'59,9''
3. Мартин («Альфа-Ромео») 2:06'02,9''
4. Вильяпадьерна («Альфа-Ромео») 2:08'25,6''

На 72 круге Раймон Соммер пополнил список тех, кто не увидел финишного флага. Его автомобиль замер у бровки со сломанной задней подвеской, оставив в гонке только троих: Вимилля на синей «Бугатти» и две «Альфа-Ромео», зеленую Мартина и желтую Вильяпадьерна. Порядок в гонке после 80 кругов был следующий:



Жан-Пьер Вимилль перед стартом гонки в Довиле 19 июля 1936 г. На своей «Бугатти-Т59» он стоит на первом ряду стартового поля

1. Вимилль («Бугатти») 2:21'56''
2. Мартин («Альфа-Ромео») 2:23'47,1''
3. Вильяпадьерна («Альфа-Ромео») 2:26'20,1''

На последних двадцати кругах Вимилль замедлился, проходя круг за кругом в районе 1'47''. Гонка финишировала спустя 100 кругов, как и было запланировано. Вимилль одержал безрадостную победу в первом и единственном «Большом призе Довиля», поскольку гонка больше ни разу не проводилась. Мартин финишировал вторым, Вильяпадьерна, с отставанием в два круга, – третьим.

Через три дня после гонки в 11 часов Альбер Шамбо умер в клинике Святого Франсуа в Довиле.

### Результаты гонки

| Поз. | №  | Гонщик                | Кругов | Время/статус    |
|------|----|-----------------------|--------|-----------------|
| 1.   | 14 | Жан-Пьер Вимилль      | 100    | 2:57'44,6''     |
| 2.   | 6  | Чарльз Мартин         | 100    | 2:59'11,6''     |
| 3.   | 10 | Хосе де Вильяпадьерна | 98     | 2:59'47,6''     |
| Сход | 18 | Раймон Соммер         | 72     | задняя подвеска |
| Сход | 12 | Робер Бенуа           | 64     | авария          |
| Сход | 28 | Джузеппе Фарина       | 60     | авария          |
| Сход | 22 | Марсель Леу           | 58     | авария          |
| Сход | 16 | Филипп Этанселен      | 45     | карбюратор      |
| Сход | 30 | Рене Дрейфус          | 4      | коробка передач |
| Сход | 24 | Альбер Шамбо          | 1      | авария          |
| Сход | 4  | Остин Добсон          | 0      | авария          |

Лучший круг в гонке: Джузеппе Фарина, «Альфа-Ромео», 36 круг, 1'38,8'' = 135,3 км/час

Средняя скорость победителя: Джузеппе Фарина, 125,3 км/час

Скорость победителя в тренировках: Джузеппе Фарина, 136,4 км/час

Погода: дождливо, ветрено.

История порой несправедлива: если про гибель Леу в той злосчастной гонке знают все, кто хоть как-то интересуется историей довоенного автоспорта, то про Альбера Шамбо

не так легко найти хоть какую-нибудь информацию вообще. Меж тем его автомобиль был одним из звеньев национального проекта по строительству автомобиля гран-при, который по замыслу авторов и инициаторов проекта должен был свети на нет преимущество немецких производителей в гонках. Но это отдельная история, которую я когда-нибудь расскажу.

Нам же стоит остановиться на подробностях гибели Марселя Леу. Некоторые источники говорят, что он остался в автомобиле, который мгновенно загорелся. Но, как писалось выше, его выбросило при ударе о тротуарный камень. Ему проломило череп, от чего он скончался еще в карете скорой помощи. И, хотя Леу был контрактным гонщиком завода ERA, ни один из членов команды не поехал с ним в госпиталь, не остался на панихиду. Лофти Ингленд, возглавлявший команду ERA в Довиле, в тот же вечер погрузил все, что осталось от автомобиля и отправился в Англию.

Леу отпевали четыре дня спустя, в церкви Святого Августина в Довиле. После этого гроб отвезли в пригород Парижа Леваллуа-Перре. Там, по адресу рю-де-Бретань, 6 жил его шурин. 25 июля 1936 г. в 9-30 утра тело Леу было предано огню в крематории кладбища Леваллуа и в дальнейшем урну с прахом перевезли в Алжир для окончательного захоронения.

Трагичности этому событию добавляет тот факт, что неделей ранее Элле Нис (она же – Элен Делянгли) в гонке в Сан-Паулу убила 5 и ранила 34 зрителя, вылетев с трассы. От удара ее выбросило из автомобиля, и она, пролетев более 10 метров, «приземлилась» на солдата, стоявшего в оцеплении.

Солдат «смягчил» тяжесть падения, но скончался на месте. Гонщицу же сначала также посчитали погибшей, но вскоре выяснилось, что она вполне себе жива.

Леу и Элле Нис находились в более, чем дружеских отношениях. И вот теперь одна в клинике, ему же отпели заупокойную. Никто не проводил следствие, никому не был вынесен приговор. Фарина еще не раз станет виновником жестких аварий с гибелью гонщиков и зрителей. Но в те времена это считалось почти нормой. И гонщиков за это не судили: той же Элле Нис жители Сан-Паулу, коих она в количестве сорока отправила на тот свет или покалечила, ежедневно приносили охапки цветов и открытки с признанием в любви.

Читатель может задать законный вопрос: для чего нужна столь подробная информация о гонке, которая проводилась всего один раз. Она не приобрела славы «Большого приза Монте-Карло», в ней не происходили сражения таких звезд того времени, как Караччиола и Роземайер, Нуволари и Варци, о ней не так легко найти информацию в интернете. Что ж, автор пытался дать читателям представление об атмосфере тех дней, показать различие в организации гонок тогда и сейчас, восприятию тех или иных событий.

И давайте не будем забывать, что это – история. А в ней не бывает незначительных событий.



*Сан-Паулу, 12 июля 1936 г. Солдат держит на руках Элле Нис, которую сперва приняли за мертвую*

### Перечень имен и названий

«Альфа-Ромео» – Alfa Romeo  
Анри, Морис – Henry, Maurice  
Бенуа, Робер – Benoist, Robert  
Брэкенбери, Чарльз – Brackenbury, Charles  
«Бугатти» – Bugatti  
Бугатти, Этторе – Bugatti, Ettore  
Бульвар-де-ля-Мер – Boulevard de la Mer  
Бульвар Эжена Корнюша – Boulevard Eugène Cornuché  
Вильяпадьерна, Хосе де – Villapadierna, José de  
Вимиль, Жан-Пьер – Wimille, Jean-Pierre  
«Вираз д'Арриве» – Virages d'Arrive  
«Вираз-де-Дюн» – Virages des Dunes  
Делорм, Жан – Delorme, Jean  
Добсон, Остин – Dobson, Austin  
Довиль – Deauville  
Дрейфус, Рене – Dreyfus, René  
ЕРА – ERA, English Racing Automobiles  
Западный автомобильный клуб – Automobile Club l'Ouest  
Кук, Хамфри – Cook, Humphrey W.  
Леу, Марсель – Lehoux, Marcel  
«Ле Матэн» – Le Matin  
«Мазерати» – Maserati  
Макэвой, Фредерик – McEvoy, Frederick  
Мартин, Чарльз – Martin, Charles  
«Отомобилес Э. Бугатти» – Automobiles E. Bugatti  
Раф – «Raph»  
«Скудерия Вильяпадьерна» – Scuderia Villapadierna  
«Скудерия Феррари» – Scuderia Ferrari  
Соммер, Раймон – Sommer, Raymond  
Терасса – Terasse  
Фарина, Джузеппе – Farina, Giuseppe  
Чомли-Таппер, Томас – Cholmondley-Tapper, Thomas  
Шамбо, Альбер – Chambost, Albert  
Элен Делянгли – Helene Delangle  
Элле Нис – Hellé-Nice  
Этанселен, Филипп – Etancelin, Philippe

### Литература

1. Automobil-Revue, Bern
2. L'Auto, Paris
3. La Croix, Paris
4. La Stampa, Torino
5. L'Écho de Paris, Paris
6. L'Express du Midi
7. Le Figaro, Paris
8. L'Intransigeant, Paris
9. Le Matin, Paris
10. Motor Sport, London



**ПРЕДЫСТОРИЯ  
И НЕМНОГО ТЕОРИИ**

**Февраль 2019**



*Краткая  
история  
самодельщиков*

## **Введение, или Жалобы историка автоспорта**

Самодельные спортивные и гоночные автомобили, участвовавшие в кольцевых гонках в Советском Союзе в пятидесятые и шестидесятые годы, – это богатейший и пока почти не изученный пласт истории. За безликой аббревиатурой АСК («автомобиль собственной конструкции»), введенной в оборот Л. М. Шугуровым в справочнике «Автомобильный спорт в СССР» [6], на деле скрывается немалое разнообразие внешнего облика и конструктивных решений – от самых наивных и примитивных до зрелых и хорошо проработанных конструкций. Но подступиться к этому разнообразию, характерному для «золотого века» советского скоростного автоспорта, современному исследователю чрезвычайно трудно. Огромный массив информации, накопленный автором данного материала и несколькими его коллегами, может принести пользу, только будучи должным образом обработанным, классифицированным и описанным. А сделать это затруднительно по нескольким причинам. Первая – дисбаланс в составе имеющихся данных. Немалый фото- и видеоархив, содержащий изображения по меньшей мере двух сотен различных спортивных и гоночных самоделок, очень слабо подкреплен документами соревнований (протоколами, списками участников, отчетами технических комиссий и т. п.) и сколько-нибудь подробными публикациями в газетах и журналах. Так что, увидев на фотографии какой-нибудь неизвестный автомобиль, мы чаще всего не имеем возможности уверенно сказать, кто сидит за его рулем, где он был изготовлен, на основе каких серийных агрегатов и каковы были особенности его конструкции. В таких случаях остается только рассуждать и строить гипотезы на основе косвенных признаков и фактов, а это, безусловно, далеко не то же самое.

Вторая причина – постепенно менявшееся отношение к самодельным автомобилям. В те годы, когда на старт гонок выходили первые образцы таких конструкций, каждый из них подвергался пристальному вниманию и порой даже удостоивался описания в центральной прессе. Но уже лет через пять, в начале шестидесятых, это внимание совершенно сошло на нет, отношение к большинству творений самодеятельных конструкторов сменилось на снисходительно-ироническое, а в печати замелькали выражения вроде «кустарно-консервные кузова» или «вымирающее племя переднемоторных конструкций». Тогда, с появлением на трассах немецких «Мелькусов» и первых серийных «Эстоний» и быстрым развитием гонок на стандартных «Волгах» и «Москвичах», самостоятельные конструкции вскоре стали вчерашним днем, пройденным этапом развития автоспорта и оттого уже мало кого интересовали. Никому попросту не приходило в голову тем или иным образом сохранять сведения о них на будущее, и, как следствие, мы сегодня располагаем надежными и подробными данными о буквально единичных образцах спортивных и гоночных автомобилей, созданных конструкторами-любителями.

Наконец, третья причина – невероятная сложность «клубка» из множества запутанных нитей истории таких автомобилей. Попытки «размотать» хотя бы часть его начиная с произвольной точки неизменно оканчиваются крахом, а тщательный анализ с самого начала (когда самоделок было еще немного и почти все они были вполне подробно описаны в публикациях и документах) требует хорошо разработанной методологии. Проще говоря, прежде чем приступать к разбору всей этой истории, требуется понять, кто, где, как и почему изготавливал самодельные спортивные и гоночные автомобили и что с ними потом происходило. Ниже мы попытаемся по мере сил дать ответы на эти вопросы и сформировать общую картину, на основе которой можно будет затем попытаться перейти к рассмотрению более конкретных вещей.

## **Как и почему появились самоделки**

В первые послевоенные годы скоростной автомобильный спорт в Советском Союзе развивался в абсолютной изоляции от внешнего мира. Как и во второй половине тридцатых годов, преобладающим видом соревнований являлись линейные гонки. Этот термин, ныне прочно забытый, обозначал заезды по протяженным (50–150 км) отрезкам дорог общего пользования с движением «туда-обратно». Участвовали в них практически стандартные легковые автомобили – «Победы» и «Москвичи» – с экипажами из водителя и механика. Старт был отдельным – с небольшими интервалами в гонку уходили по два автомобиля. В зависимости от установленной дистанции (обычно от ста до пятисот километров) участники должны были пройти отведенный для гонок отрезок шоссе туда и обратно один или несколько раз. По западным меркам такая картина была явным анахронизмом – в Европе от подобного рода соревнований отказались еще чуть ли не тремя десятилетиями раньше. Что подобный путь ведет в тупик, в конце концов осознали и у нас. Автоспорт официально рассматривался тогда с двух основных позиций: как возможность испытывать автомобильную технику в предельных условиях и как способ повысить мастерство водителей. Но линейные гонки в обоих этих смыслах мало что могли дать. Прежде всего, движение с постоянной максимальной скоростью по практически прямой дороге стимулировало очень однобокий подход к

подготовке автомобилей. Все участники стремились прежде всего повысить мощность двигателя самыми простыми и доступными средствами (повышением степени сжатия, установкой нескольких карбюраторов и т. п.), большинство заменяло еще главную передачу на более «скоростную», то есть с меньшим передаточным числом, и устанавливало дополнительные топливные и масляные баки. До тех пор, пока в 1951 г. не вступило в силу правило о сохранении полностью стандартного внешнего вида автомобилей, распространенными приемами были выведение воздухозаборника карбюратора в отверстие от снятой фары для создания напора воздуха, снятие бамперов, установка щитков на арки задних колес и прозрачных плексигласовых обтекателей от передней кромки капота до передней кромки крыши. Для целей совершенствования автомобильной техники пользы от таких доработок было очень немного – слишком специфическими и оторванными от реальных нужд промышленности и автомобильного транспорта они были. Да и с точки зрения водительского мастерства умение промчаться сотню-другую километров по шоссе без сколько-нибудь заметных поворотов с постоянной максимальной скоростью, затем затормозить, развернуться и вновь набрать скорость тоже мало что значило. Так что уже к 1953–1954 гг. то небольшое, что линейные гонки все-таки могли дать промышленности и транспорту, они уже отдали.



Старт линейных гонок на Минском шоссе под Москвой в 1954 г. Участники идут, как всегда, на стандартных «Победах»; чтобы разглядеть «притаившийся» на заднем плане единственный спортивный «Москвич», требуется немалая наблюдательность

Одновременно пришло осознание того факта, что участие в гонках исключительно стандартных автомобилей с жестко ограниченным набором изменений лишает автомобильный спорт всякого смысла: как только резервы конструкций в рамках технических требований будут полностью исчерпаны, двигаться дальше будет некуда. Для любого сколько-нибудь заметного шага вперед необходимо было менять правила и допускать к соревнованиям капитально переделанные серийные модели, опытные и экспериментальные образцы и даже совершенно нестандартные автомобили, созданные специально для спортивных целей. Этот принцип был впервые применен на деле в линейных гонках чемпионата СССР 1954 г., в котором наряду с серийными могли принять участие (разумеется, на условиях соответствующего гандикапа) спортивные и гоночные автомобили. Таким образом, с этой стороны возможность для дальнейшего движения вперед была отныне открыта. Но оставалась еще ущербная специфика линейных гонок, о которой говорилось выше. Единственным выходом мог стать отказ от этого вида соревнований и замена их кольцевыми гонками. Судья всесоюзной категории А. А. Сабинин писал по этому поводу в журнале «Автомобильный транспорт», поясняя необходимость такой замены: «Кольцевые шоссейные гонки представляют значительно

больший спортивный интерес, чем линейные гонки. Они требуют от водителей более высокого мастерства и дают возможность в условиях движения с переменным скоростным режимом полнее выявить ходовые качества автомобилей» [4].

Эти соображения кажутся нам сейчас вполне очевидными и даже банальными, однако в то время они выглядели свежо и непривычно, открывая для отечественного автомобильного спорта совершенно новые горизонты. Слова не разошлись с делом: всесоюзный чемпионат 1955 г. был впервые проведен в форме кольцевых гонок. В качестве трассы было выбрано 44-километровое дорожное кольцо под Минском – четырехугольник, состоявший из отрезков шоссе, весьма различавшихся между собой: от широкого и прямого, покрытого отличным асфальтом Московского шоссе до узкого, петлявшего по лесу Логойского или даже вовсе не имевшего твердого покрытия Заславского. Участники чемпионата оказались, таким образом, в совершенно непривычных для себя условиях, но, еще не имея опыта гонок по кольцевой трассе, подготовили свои автомобили точно так же, как раньше для линейных гонок. Сразу же выяснилось, что попытки ехать «со старым багажом» даже на такой недалеко ушедшей от прямых отрезков шоссе трассе, как минская, ни к чему хорошему не приводят. Техническая комиссия чемпионата в статье, подводившей его итоги, особо отметила: «Результаты, достигнутые в кольцевых гонках, в значительной мере определяются приемистостью автомобиля, устойчивостью против бокового заноса, надежностью действия тормозной системы в условиях частых и быстрых торможений. Большие переменные нагрузки испытывают также все агрегаты ходовой части» [2]. Ни к чему подобному наши спортсмены-автомобилисты, привыкшие ездить по прямой, готовы еще не были, и теперь они на собственном опыте осознали, что новый вид соревнований требует и новой техники – спортивных и гоночных автомобилей, но никак не слегка доработанных стандартных.



Построение участников перед стартом чемпионата СССР 1955 г. – первого, разыгранного в форме кольцевых гонок. Видно, что стартовать им предстоит на таких же стандартных «Победах», как и прежде в линейных гонках

Легко сказать: требуется новая техника. Но откуда ее взять? Со спортивными автомобилями тогда экспериментировали только на трех заводах: ГАЗе, МЗМА и ЗИСе, – а гоночных не было вообще ни одного (если не считать рекордно-гоночный «Москвич-Г1», для кольцевых гонок подходивший мало). И налаживать мелкосерийное производство своих конструкций для снабжения сторонних спортивных коллективов заводы вовсе не собирались. Между тем энтузиазм наших спортсменов-автомобилистов только рос. Годы, известные ныне как «оттепель», время новых идей, мечтаний и свершений, стали таковыми и в автомобильном спорте. В 1956 г. в свет вышла книга «Автомобильные и мотоциклетные соревнования за рубежом» [3] – одно из первых изданий, рассказавших широкому кругу читателей о том, что представлял собой тогдашний мировой авто- и мотоспорт. В том же году возобновился выпуск журнала «За рулем», который стал регулярно публиковать сводки новостей с зарубежных трасс. Так перед глазами тех, кто «болел» гонками у нас, оказалась вдруг более или менее объективная картина мирового автомобильного спорта, и она не могла не вызвать в них желания последовать примеру западных коллег. И если заводы не желали помогать им, то оставалось только заняться изготовлением гоночной техники собственными руками.

Основной базой для развития автоспорта тогда служили (помимо экспериментальных отделений заводов) спортивные секции таксопарков, автобаз и прочих автотранспортных предприятий. Именно там стали появляться первые самостоятельно изготовленные в кустарных условиях спортивные автомобили. Начало было положено в 1955 г. в московском таксопарке № 6, где под руководством главного инженера И. С. Изаксона сконструировали и построили два однотипных автомобиля. Само собой разумеется, что работникам обыкновенного таксомоторного парка пришлось действовать в пределах имевшихся скромных материальных возможностей – то есть взять за основу узлы и агрегаты «Победы», самого распространенного в то время в таксопарках (да и в стране вообще) легкового автомобиля. Базирование гоночной техники на серийной продукции автомобильных заводов стало характерной чертой советских кольцевых гонок и не исчезло даже тогда, когда время самоделок подошло к концу и их место заняли гоночные «Эстонии» таллинского производства.

Самодельные гоночные автомобили, как более сложные в конструировании и изготовлении, появились немного позднее, а именно в 1957 г. Эти первые четыре образца изготовили на

авторемонтном заводе Ленинградского военного округа по проекту В. Г. Шахвердова. Они также имели в основе узлы и агрегаты «Победы» и назывались соответственно ГМ-20 («гоночный М-20»). С конструкций Изаксона и Шахвердова и начинается история соответственно спортивных и гоночных самоделок в советском автомобильном спорте.

### Проблема обозначений и ее решение

Важно отметить, что Шахвердов был одним из очень немногих самодеятельных конструкторов, дававших себе труд хоть как-нибудь называть свои творения. Подавляющее же большинство их над этим вопросом даже не задумывалось: главное, что есть автомобиль, а имеется ли у него название или нет – какая разница, техническая комиссия на соревнованиях все равно запишет как «спортивный на базе "Победы"».

Интересно, что столь легкомысленный подход к делу в сочетании с ограниченным числом серийных моделей, пригодных для использования в спортивных целях, привел к появлению расхожих собирательных обозначений по модели двигателя. Так, под словами «спортивные "Победы"» понимали тогда не только известные заводские «Победы-Спорт», а вообще все спортивные автомобили на основе ГАЗ-20, а, например, под «гоночными "Волгами"» подразумевались любые гоночные автомобили, построенные на базе узлов и агрегатов ГАЗ-21. Это явление оказалось весьма стойким и продолжало существовать как явный анахронизм даже в конце шестидесятых, когда закупленные в ГДР гоночные автомобили «Мелькус» и первые «Эстонии-9» именовали «Вартбургам» по марке применявшихся в них двигателей.

Но исследователю, конечно же, будет недостаточно таких собирательных обозначений предмета своего исследования – ему необходимо иметь отдельное наименование для каждого автомобиля. Всего самодельных спортивных и гоночных автомобилей в истории советского автоспорта насчитывается, как уже говорилось выше, не менее двухсот, в то время как собственные названия – как присвоенные создателями, так и сформировавшиеся позже и ставшие теперь привычными условные – имеют едва ли полтора десятка. Следовательно, перед нами встает сложная задача: придумать условные наименования для всех остальных самоделок.

Историк автоспорта Александр Матвеев недавно поставил в связи с этим вопрос в любопытном морально-этическом ключе: имеем ли мы, современные исследователи, моральное право присваивать названия автомобилям, которые их конструкторы предпочли оставить безымянными? На этот вопрос может быть только один ответ: да, имеем. Во-первых, нами движут не личные мотивы, а насущная необходимость избежать путаницы и неоднозначных определений всех этих безымянных конструкций – условие *sine qua non* качественного и добросовестного исследования. Во-вторых, обозначения, которые мы собираемся присваивать самоделкам, будут не отвлеченными названиями, присвоенными по соображениям благозвучности, личных вкусов или соответствия духу времени («Победа», «Москвич», «Фестиваль»), а чисто практическими, преследующими единственную цель: четко и однозначно идентифицировать каждый из рассматриваемых автомобилей, одновременно давая информацию о его происхождении. В-третьих, как следствие, в жертву этой цели можно принести и благозвучность, и краткость, и удобство употребления в разговорной речи – разрабатываемые обозначения призваны прежде всего служить рабочим инструментом, а не играть роль общеупотребительных названий. И, само собой, они должны присваиваться автомобилям на основе четко сформулированных принципов, положенных в основу единой системы наименований, иначе вся затея теряет смысл.

Встает вопрос, на чем должна основываться такая система. Самое простое и очевидное, казалось бы, – называть самодельные автомобили по именам их конструкторов. Идея вполне здравая, вот только совершенно не реализуемая на практике. Как правило, работа над самоделками шла коллективно, усилиями всех членов спортивного клуба или секции, и считать кого-либо одного конструктором в такой обстановке было бы неоправданно. К тому же самые простые спортивные самоделки создавались почти без конструкторской работы как таковой – для кустарной переделки какой-нибудь «Победы» проектирование и составление чертежей попросту не требовались. Ну, а если уж кто-нибудь вел работу над своим автомобилем в основном собственными силами, он же потом и выводил его на старт гонок. Тогда, быть может, разумно давать обозначения по именам гонщиков? Возьмем введенную Шугуровым аббревиатуру АСК и будем добавлять к ней имена тех, кто участвовал в гонках на каждой самоделке, нуждающейся в наименовании. Например, известный «Фокке-Вульф» из шестого таксопарка будет обозначаться как АСК Ю. Андреева, а «циклоп» из седьмого таксопарка – как АСК А. Шатеркина. Однако очень скоро мы столкнемся с неразрешимыми трудностями. К примеру, как быть с самыми первыми самоделками из шестого таксопарка? Их было две – два одинаковых автомобиля, различавшихся разве что декоративным оформлением передка. Водителем одного из них в дебютных гонках 1955 г. был Василий Ивантьев, другого – Юрий Морозов. Что же, у нас будут АСК В. Ивантьева и АСК Ю. Морозова – два разных наименования для

одной и той же модели? И как быть с механиками Ивантьева и Морозова? Они ведь тоже, согласно правилам тех лет, являлись полноправными участниками соревнований, но если ввести в обозначения автомобилей и их имена, получится уже слишком громоздко и длинно. Может быть, назвать оба автомобиля все-таки в честь их конструктора – Изаксона? Тогда нарушится общий принцип, так как сам Изаксон никогда не садился за руль этих автомобилей во время соревнований.

Но и это еще не все: автомобили вовсе не закреплялись постоянно за конкретными людьми, их водители менялись от сезона к сезону, а зачастую и в ходе сезона. К примеру, те же самые автомобили конструкции Изаксона вышли на старт следующего чемпионата СССР в 1956 г. уже с новыми экипажами из того же шестого таксопарка. Надо ли менять обозначения с каждой сменой водителя или механика? Если да, то выходит, что почти каждая безымянная самоделка обзаведется сразу несколькими названиями, и путаница, которой мы стремимся избежать, лишь усугубится. Можно, конечно, волевым решением дать каждому автомобилю только одно обозначение по имени его первого водителя, однако первый – вовсе не значит главный. Были нередки случаи, когда автомобиль впервые стартовал под управлением одного гонщика, а наивысших результатов, получивших известность, на нем затем добивался совершенно другой. Тогда обозначения по первому водителю будут скорее сбивать исследователей с толку, чем помогать им.

Наконец, как быть с теми, кто изготовил в течение своей спортивной карьеры не одну, а две или даже несколько самоделок? Возьмем для примера ленинградца Юрия Вишнякова: свой первый гоночный автомобиль он построил в 1960 г., в 1962 сменил его на новый, а уже в 1963 изготовил еще один. Можно, конечно, добавить порядковые номера, но где гарантия, что мы в этой нумерации ничего не пропустим? Сам автор данных строк, например, долгое время ничего не знал об автомобиле 1962 г., а потому считал модель 1963 г. второй конструкцией Вишнякова и соответственно обозначал ее вторым номером. Когда обнаружилось существование настоящего «номера два», пришлось проводить долгую, кропотливую и утомительную работу по переименованию бывшего второго номера в третий во всех файлах базы данных, каталогах, таблицах и заметках. Ситуацию могло бы спасти использование года вместо порядкового номера, однако все прочие недостатки обозначений по именам водителей никуда не исчезают.

Тогда, коль скоро имена не годятся, может быть, стоит использовать неофициальные прозвища автомобилей? Ведь промелькнули же только что перед нами такие характерные клички, как «Фокке-Вульф» и «циклоп», – только скажи, и сразу же ясно, о чем речь. Водители и механики были людьми наблюдательными и острыми на язык, так что пришедшие им на ум прозвища обычно характеризовали автомобили кратко, емко и метко. Однако и этот подход, увы, не сработает, если попытаться распространить его на все безымянные самоделки разом. В самом деле, нам известны прозвища лишь нескольких из них, а как быть со всеми остальными? Найти людей, когда-то непосредственно имевших дело с этими автомобилями, чтобы узнать прозвища от них, сейчас чаще всего уже совершенно невозможно. Придумывать прозвища самим – тоже не выход: мы знаем о самоделках намного меньше, чем их создатели, а вдобавок этот подход опасно близок к тем самым отвлеченным субъективным названиям, которых мы стараемся избегать. Да и не для всякого автомобиля можно найти удачное и мгновенно приклеивающееся к нему прозвище. Если спортивные автомобили отличались разнообразием форм, то многие гоночные внешне различались между собой очень мало и обычно не имели никаких характерных черт, за которые можно «зацепиться» и придумать прозвище той или иной конструкции. А кроме того, прозвища ничего не говорят о происхождении автомобилей, а это, напомним, нам совершенно необходимо.

На этом «естественные» подходы заканчиваются, и становится совершенно ясно, что единственный путь – создание сложной искусственной системы обозначений. Вот тут-то и пригодятся знания о том, как и где создавались спортивные и гоночные самоделки и как и кем использовались. Мы знаем, что в основном их строили на автотранспортных предприятиях; знаем также, что из года в год один и тот же автомобиль мог переходить из рук в руки, но обычно в пределах спортивного коллектива. Были, разумеется, и случаи, когда гоночную технику передавали с одного предприятия на другое, но такое случалось редко. Значит, можно взять за искомую надежную основу нашей будущей системы индексов место изготовления и благодаря этому освободиться от неразберихи со сменой водителей, что, согласитесь, уже совсем неплохо. Конечно, названия стоит вводить в индексы в сокращенном виде: например, московский таксопарк № 2 будем записывать как М2ТП, ленинградский таксопарк № 2 – как Л2ТП, а тбилисский таксопарк № 2 – как Тб2ТП. Здесь обозначения городов совершенно необходимы, но в других случаях, когда название предприятия или организации не повторяется от одного города к другому, достаточно его одного (НИИАТ – Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта, АБМО – автобаза Министерства обороны, ММВЗ – Минский мотовелозавод и т. д.).

Легко решается и вопрос о том, как поступить, если в одном и том же месте было создано в разное время несколько самодельных конструкций: достаточно добавить год после аббревиатуры.

Ну, а если случалось так, что в течение года в одном и том же месте изготавливали два или даже больше автомобилей, надо добавить после года еще порядковый номер. Хронология здесь затронута не будет – мы не знаем точных дат изготовления каждой самоделки, а только год и поэтому вольны раздавать им номера в пределах этого года по своему усмотрению, – так что со сложностями, упомянутыми выше в примере с автомобилями Вишнякова, не рискуем столкнуться.

Кстати, обратите внимание, что Вишняков строил гоночные автомобили, а не спортивные. Но одновременно с постройкой его второго автомобиля (т. е. образца 1962 г.) спортивная секция ленинградского таксопарка № 3 занималась изготовлением еще и спортивного автомобиля. По нашей логике, эти конструкции следует обозначить как АСК-ЛЗТП-62-1 и АСК-ЛЗТП-62-2. Но тогда пропадает различие между обозначениями спортивных и гоночных автомобилей, а этого, естественно, допустить никак нельзя. Поэтому представляется разумным ввести в обозначение еще буквенный индекс типа автомобиля. Тогда гоночная самоделка из третьего таксопарка будет обозначаться как АСК-Г-ЛЗТП-62, а построенная там же и тогда же спортивная – АСК-С-ЛЗТП-62. Дополнительные номера теперь будут нужны лишь для того, чтобы различать между собой только гоночные или только спортивные автомобили, изготовленные в течение одного года.

Теперь, кажется, наша система индексов наконец готова к употреблению: она избавлена от субъективизма и путаницы, выполняет все необходимые нам функции идентификации безымянных самоделок и дает информацию об их происхождении. Можно заметить, что в ней отсутствуют указания на базовую серийную модель. Это не упущение, а совершенно сознательное решение: часто самоделки создавались на основе узлов и агрегатов сразу нескольких моделей (к примеру, подвеска – от «Победы», двигатель – от «Волги», главная передача – от «Чайки» и т. п.), и даже если брать в расчет только двигатели, это не поможет, так как были нередки случаи их замены. Так что, введя указания на базовую модель, мы тем самым только усложним себе жизнь, мало что получив взамен, – ведь разработанная система обозначений выполняет все поставленные перед ней задачи и без этого.

Подведем итог в виде краткой таблицы, где на нескольких примерах сравним различные способы обозначения самоделок.

| Изображение  | Обозначение по имени гонщика (механика)   | Обозначение по имени первого гонщика (экипажа) | Обозначение по имени «главного» гонщика (экипажа) | Прозвище                 | Обозначение по месту и году изготовления |
|--|---|--|---|--------------------------|--|
|  | АСК В. Адамского<br>АСК Ю. Андреева<br>АСК Н. Веселовского<br>АСК А. Денисова<br>АСК Е. Злыднева                                | АСК<br>Ю. Андреева и<br>Н.<br>Веселовского     | АСК<br>Ю. Андреева                                | «Фокке-<br>Вульф»        | АСК-С-М6ТП-57                            |
|  | АСК С. Бауэра<br>АСК А. Ионова<br>АСК С. Колесника<br>АСК Е. Парфенова<br>АСК П. Хайта<br>АСК А. Шатеркина<br>АСК З. Штейнграда | АСК<br>А. Шатеркина и<br>С. Бауэра             | –   | «циклоп»<br>«одноглазый» | АСК-С-М7ТП-56                            |
|  | АСК А. Авдеева<br>АСК Д. Борисова<br>АСК Р. Васькова<br>АСК Н. Герасимова<br>АСК В. Дурницына<br>АСК В. Тимофеева               | АСК<br>Д. Борисова и<br>А. Авдеева             | АСК<br>Д. Борисова и<br>А. Авдеева                | –                        | АСК-С-АБМО-56-1                          |
|  | АСК Ю. Громова<br>АСК В. Коротеева<br>АСК Н. Крыхалина<br>АСК А. Назарова<br>АСК Н. Орлова<br>АСК А. Щербакова                  | АСК<br>А. Щербакова и<br>А. Назарова           | АСК<br>Ю. Громова и<br>Н. Орлова                  | –                        | АСК-С-АБМО-56-2                          |
|  | АСК Ю. Громова<br>АСК А. Кузнецова  | АСК<br>А. Кузнецова                            | АСК<br>Ю. Громова                                 | –                        | АСК-Г-АБМО-59                            |
|  | АСК А. Красовского  | АСК<br>А. Красовского                          | АСК<br>А. Красовского                             | –                        | АСК-Г-ММВ3-57                            |

Вряд ли эта таблица требует развернутых комментариев. Беспомощность «именных» способов обозначения очевидна: шесть-семь наименований для одного и того же автомобиля, несовпадение первых и «главных» гонщиков, зато, наоборот, совпадение обозначений двух совершенно различных автомобилей только потому, что на обоих довелось выступать одному и тому же спортсмену – Юрию Громову. Иногда определить «главного» гонщика попросту невозможно, так как все показывали примерно одинаковые результаты, как в случае с «циклопом» Шатеркина. Устоявшиеся прозвища имеют всего два автомобиля из шести. Гоночный автомобиль Александра Красовского на этом фоне является редчайшим исключением из правил, когда «именного» обозначения вполне достаточно и в присвоении индекса по разработанной нами системе нет острой необходимости. Но во всех остальных случаях этот подход убедительно доказывает свое преимущество.

### О терминологии

Мы уже не раз употребляли словосочетания «спортивный автомобиль» и «гоночный автомобиль», но что конкретно понимается под ними, не уточняли. Сейчас, непосредственно перед тем, как приступить к конкретным фактам, стоит все-таки сделать несколько пояснений по поводу используемой терминологии.

Понятие «спортивный автомобиль» в современном русском языке практически вышло из употребления: в гонках более или менее высокого уровня спортивные автомобили уже давно уступили место так называемым «прототипам» – по существу, гоночным автомобилям в закрытых кузовах, – а те, что еще остались в гонках или поступают в продажу, ныне принято именовать невообразимым словом «спорткар». Это словечко, родившееся в голове неведомо какого малограмотного любителя пооригинальничать, даже не назовешь заимствованием из английского – там существует слово *sportscar*, но никак не *sportcar*. А если уж приходится видеть где-нибудь словосочетание «спортивный автомобиль», то его в простоте душевной относят применительно к любому автомобилю, используемому в соревнованиях, вплоть до багги и кроссовых грузовиков (!).

Между тем термин «спортивный автомобиль» имеет куда более узкий смысл, является в этом смысле исторически сложившимся и совершенно четко определяемым. Например, в технических требованиях ФАС СССР за 1964 г. [5] приводится такое определение: «Спортивные автомобили должны иметь не менее двух мест и представлять собой вполне законченную конструкцию, пригодную для нормальной эксплуатации», – а несколькими абзацами ниже уточняется: «Применение кузовов стандартных автомобилей не допускается». С учетом этого, а также конкретных пунктов технических требований можно дать следующее расширенное определение понятия «спортивный автомобиль»: **«автомобиль, рассчитанный как на участие в скоростных соревнованиях, так и на повседневную эксплуатацию; имеет кузов с крыльями, закрывающими колеса, с количеством мест не менее двух, отличающийся от кузова серийного легкового автомобиля; в обязательном порядке должен иметь все необходимое для нормальной езды по дорогам общего пользования: наружное освещение, звуковой сигнал, стартер, ветровое стекло, зеркало заднего вида, запасное колесо и т. д.»**.

Следует отметить, что уточнение о «кузове, отличающемся от серийного» применимо только для советского автомобильного спорта. В СССР спортивные автомобили серийно не выпускались, поэтому эта ремарка вполне справедлива и служит в сомнительных случаях четким и надежным критерием отнесения автомобиля к тому или иному типу. Например, если кто-нибудь снимал фары и бамперы с «Победы» или «Москвича» или устанавливал на них дополнительные обтекатели, он тем самым не создавал спортивный автомобиль – ведь кузов оставался стандартным. А если у той же «Победы» или «Москвича» срезали крышу и заваривали дверные проемы, тип кузова изменялся – и появлялся самый настоящий, хотя и примитивный спортивный автомобиль. Но в мировой практике серийный выпуск самых разнообразных спортивных автомобилей – явление очень распространенное, и многие из них выходили и выходят на гоночные трассы в том же самом стандартном виде, в каком они были изготовлены. Применение к ним упомянутой ремарки про отличие от стандартного вида должно исключать их из числа спортивных автомобилей, а это нелепо. Так что для применения к мировому автоспорту следует ее из данного здесь определения исключать.

Понятие же «гоночный автомобиль» имеет следующее определение: **«одноместный автомобиль, специально разработанный для участия в скоростных соревнованиях и не предназначенный для передвижения по дорогам общего пользования; как правило (но не обязательно) имеет открытые колеса»**. По существу, гоночный автомобиль – это то, что ныне называется попросту «формула». Вероятно, такое эмпирическое определение для среднестатистического болельщика будет даже понятнее. Любителей же разнообразных «болидов» отсылаем к популярным книгам по астрономии – пусть почитают и убедятся, что к автомобильному спорту это слово не имеет ни малейшего отношения.

Еще один принципиальный вопрос, нуждающийся в конкретном ответе: какой автомобиль можно считать самодельным (АСК), а какой – нет? Ключевым моментом здесь является место изготовления. Таксопарки, автобазы и прочие автотранспортные предприятия, равно как и авторемонтные заводы, разработкой и выпуском автомобилей не занимались. Так что если группа местных энтузиастов решала заняться изготовлением спортивного или гоночного автомобиля для участия в соревнованиях, им приходилось работать в кустарных условиях – вручную, при помощи подручных средств, с максимально широким использованием готовых узлов и агрегатов заводского производства. Некоторые из изготовленных таким образом самоделок были выполнены очень качественно и аккуратно, не уступая заводской продукции, однако это не может являться основанием для исключения их из числа АСК. Самоделками можно считать и некоторые образцы автомобилей, изготовленных в спортивных клубах автомобильных заводов, в силу того, что их создатели также работали индивидуально без участия экспериментальных цехов или конструкторских отделов. И только если спортивный или гоночный автомобиль был спроектирован и изготовлен в штатном порядке в таком подразделении автомобильного завода, чьей основной деятельностью являлись проектирование и изготовление опытных и экспериментальных образцов, и при этом имел в основе серийную продукцию этого завода, его можно считать полноценной заводской конструкцией.

Приведем для большей ясности несколько конкретных примеров. Спортивные автомобили ЗИС и ЗИЛ серии 112 – это заводские конструкции, а безымянный спортивный автомобиль, изготовленный одним из работников ЗИЛа А. З. Зонненбергом по своей личной инициативе на агрегатах «Волги», – это самоделка. «Москвич-ГЗ» И. А. Гладилина и Л. М. Шугурова – это заводская конструкция, а «Юниор-АБМО» с автобазы Министерства обороны или ленинградские КВН-1300Г – самоделки, несмотря на единую агрегатную базу («Москвич-407») всех трех конструкций. Любая «Победа» с форсированным двигателем и пониженной подвеской – это переделанный стандартный автомобиль, а другая «Победа» с полностью стандартными двигателем и подвеской, но при этом без крыши, с глухими боковинами кузова и снятым вторым рядом сидений – это спортивный автомобиль. Если «Победа» подвергалась такой переделке в таксопарке или на автобазе, на свет появлялась очередная спортивная самоделка, если же в конструкторско-экспериментальном отделе Горьковского автомобильного завода, то речь идет уже о заводской конструкции.

На этом с теоретической частью покончено, и, вооружившись общими знаниями о самодельных автомобилях для спорта и разработанной системой их обозначений, перейдем к рассмотрению конкретных фактов и еще нескольких трудных вопросов, которые мы, естественно, попытаемся разрешить.

*Продолжение следует*

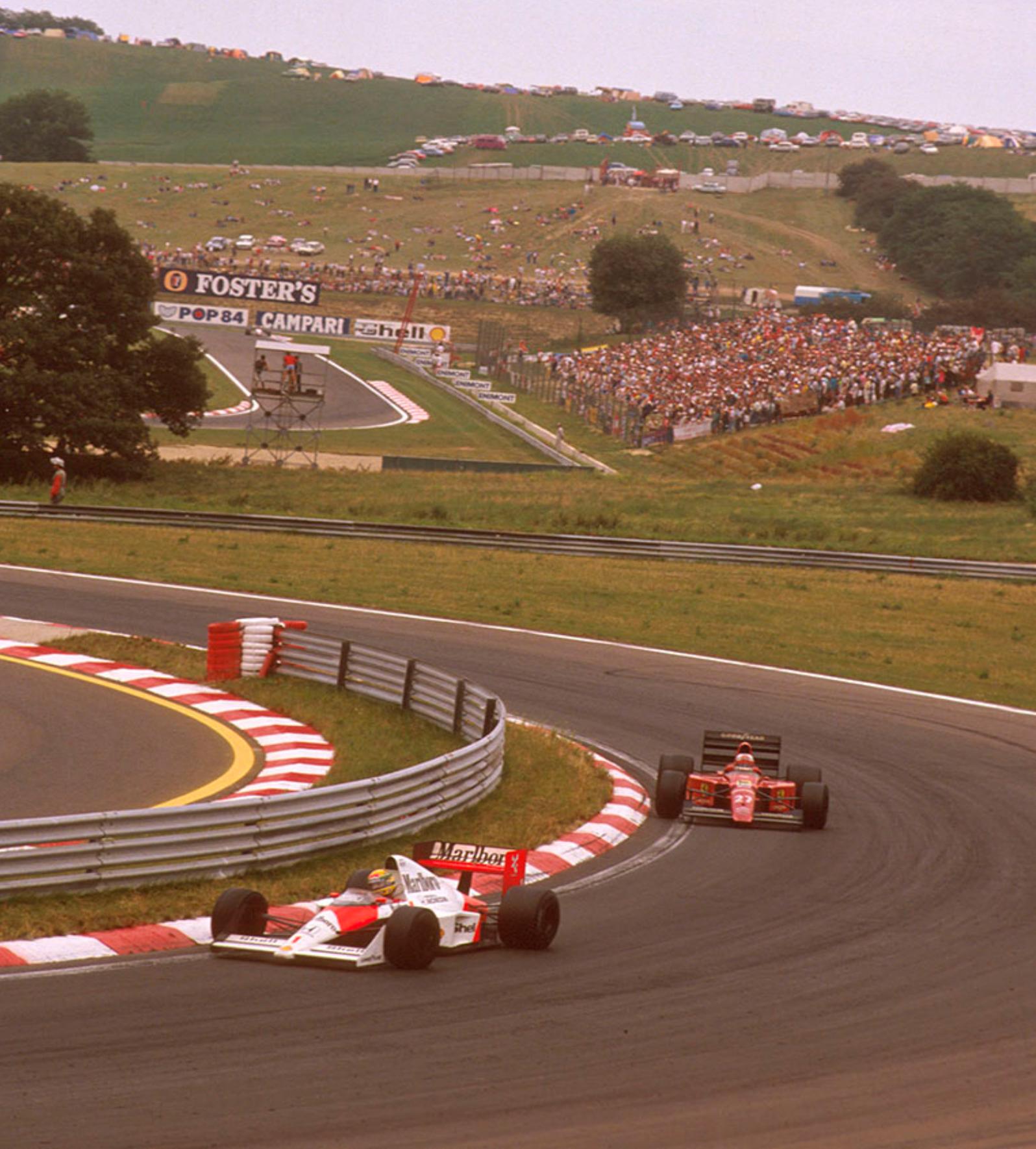
*Использованы фотографии из личных архивов Ирины Андреевой, Дениса Дементьева, Владимира Киреева, Александра Матвеева, Вадима Ржечицкого, Аллы Травиной, Ильи Шефова.*

### **Литература**

1. Афанасьев Л. Первенство СССР по автомобильному спорту / Л. Афанасьев, Д. Высотский // Автомобильный транспорт. – 1954. – № 11. – С. 29–31.
2. Афанасьев Л. Первенство СССР по автомобильному спорту 1955 года / Л. Афанасьев, Д. Великанов, А. Сабинин // Автомобильный транспорт. – 1955. – № 12. – С. 27–29.
3. Сабинин А. А. Автомобильные и мотоциклетные соревнования за рубежом / Л. Р. Бас, С. В. Глазунов, А. А. Сабинин. – М.: Физкультура и спорт, 1956. – 268 с.
4. Сабинин А. Автомобильный спорт в 1955 году / А. Сабинин // Автомобильный транспорт. – 1955. – № 1. – С. 33–34.
5. Технические требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях. – М.: МАДИ, 1964. – 18 с.
6. Шугуров Л. Автомобильный спорт в СССР / А. Курдзикаускас, Л. Шугуров. – Вильнюс: Минтис, 1976. – 240 с.

Владимир Коваленко

# «Большой приз Венгрии» 1989 года



Владимир Коваленко  
«Большой приз Венгрии» 1989 года



Впервые на трассе не использовалась «эска» 3-4 поворотов (на нижнем фото 1990 года – в правом нижнем углу). Якобы в прошлые годы, когда шёл дождь, там всё время скапливалась вода. Также уложили свежий гладкий асфальт с низкими сцепными свойствами.



### Список участников

|                             |                  |                               |                   |
|-----------------------------|------------------|-------------------------------|-------------------|
| №1 – Айртон Сенна           | «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 – <b>Жан Алези</b>       |                  | №24 – Луис Перес-Сала         |                   |
| №5 – Тьерри Бутсен          | «Уильямс-Рено»   | №25 – Рене Арну               | «Лижье-Форд»      |
| №6 – Риккардо Патрезе       |                  | №26 – Оливье Груйяр           |                   |
| №7 – Мартин Брандл          | «Брэбэм-Джадд»   | №27 – Найджел Мэнселл         | «Феррари»         |
| №8 – Стефано Модена         |                  | №28 – Герхард Бергер          |                   |
| №9 – Дерек Уорик            | «Эрроуз-Форд»    | №29 – <b>Микеле Альборето</b> | «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      |                   |
| №13                         |                  | №33 – Грегор Фойтек           | «Евробрюн-Форд»   |
| №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 – <b>Эмануэле Пирро</b> |                  | №40 – Габриеле Тарквини       | «АГС-Форд»        |
|                             |                  | №41 – <b>Янник Дальма</b>     |                   |

*Жирным выделены новые гонцики в командах с начала сезона.*



*Пресс-конференция команды «Лотос». Слева направо: главный конструктор Фрэнк Дерни (Frank Dernie), гонщик Сатору Накадзима (Satoru Nakajima), руководитель команды Тони Радд (Tony Rudd), гонщик Нельсон Пике (Nelson Piquet), менеджер команды Руперт Мэнюоринг (Rupert Mainwaring). Тема пресс-конференции не установлена.*

### Личный зачёт перед этапом

|                        | Всего | Бразилия | Сан-Марино | Монако | Мексика | США | Канада | Франция | Великобритания | Германия |
|------------------------|-------|----------|------------|--------|---------|-----|--------|---------|----------------|----------|
| Прост («Макларен»)     | 5     | 6        | 6          | 6      | 2       | 9   |        | 9       | 9              | 6        |
| Сенна («Макларен»)     | 3     |          | 9          | 9      | 9       |     |        |         |                | 9        |
| Мэнселл («Феррари»)    | 2     | 9        |            |        |         |     |        | 6       | 6              | 4        |
| Патрезе («Уильямс»)    | 2     |          |            |        | 6       | 6   | 6      | 4       |                | 3        |
| Бутсен («Уильямс»)     | 1     |          | 3          |        |         | 1   | 9      |         |                |          |
| Наннини («Бенеттон»)   | 1     | 1        | 4          |        | 3       |     |        |         | 4              |          |
| Пике («Лотос»)         | 8     |          |            |        |         |     | 3      |         | 3              | 2        |
| Альборето («Тиррелл»)  | 6     |          |            | 2      | 4       |     |        |         |                |          |
| 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» | 65    | 6        | 15         | 15     | 11      | 9   |        | 9       | 9              | 15       |
| «Уильямс»  | 31    |          | 3          |        | 6       | 6   | 15     | 4       |                | 3        |
| «Бенеттон» | 17    | 4        | 4          |        | 3       | 2   |        |         | 4              |          |
| «Феррари»  | 15    | 9        |            |        |         |     |        | 6       | 6              | 4        |
| «Эрроуз»   | 8     | 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       |     |        |         |                |          |

### Новости одной строкой

Бернд Шнайдер 23 июля в экипаже с Уином Перси и Джанфранко Бранкателли выиграл 24-часовую гонку в Спа.

На предыдущей неделе «Макларен» в течение 5 дней проводил испытания в Имоле.

В «Лотосе» окончательно отказались от головки «Тикфорд».

## Предквалификации

|                      | Бразилия | Сан-Марино | Монако | Мексика | США | Канада | Франция | Великобритания | Германия | Венгрия |
|----------------------|----------|------------|--------|---------|-----|--------|---------|----------------|----------|---------|
| Йоханссон («Оникс»)  |          |            |        | ++      | ++  | ++     | ++      |                | ++       | ++      |
| Гашо («Оникс»)       |          |            |        |         |     |        | ++      | ++             | +-       | ++      |
| Ларини («Озелла»)    | ++       | ++         |        |         |     | ++     |         | ++             |          |         |
| Альборето («Лярусс») |          |            |        |         |     |        |         |                |          | ++      |
| Альо («Лярусс»)      |          |            |        |         |     |        |         |                | ++       |         |
| Шнайдер («Закспид»)  | ++       |            |        |         |     |        |         |                |          |         |
| Рафанель («Колони»)  |          |            | ++     |         |     |        |         |                |          |         |
| Фойтек («Евробрюн»)  | +-       |            |        |         |     |        |         |                |          |         |
| Гинцани («Озелла»)   |          |            |        |         |     |        |         |                |          | ++      |
| Морено («Колони»)    |          |            |        |         |     |        |         |                |          |         |
| Тарквини (АГС)       |          |            |        |         |     |        |         |                |          |         |
| Судзуки («Закспид»)  |          |            |        |         |     |        |         |                |          |         |
| Винкельхок (АГС)     |          |            |        |         |     |        |         |                |          |         |
| Вайдлер («Риал»)     |          |            |        |         |     |        |         |                |          |         |
| Модена («Брэбэм»)    | ++       | ++         | ++     | ++      | ++  | ++     | ++      | ++             |          |         |
| Брандл («Брэбэм»)    | ++       | ++         | ++     | ++      | ++  |        |         | ++             |          |         |
| Каффи («Даллара»)    |          | ++         | ++     | ++      | ++  | ++     | ++      |                |          |         |

Первый плюсики означает, что гонщик прошёл предквалификацию, второй – также и квалификацию. Зелёным выделены сессии, в которых данные гонщики в предквалификациях ещё (в первой половине сезона) или уже (во второй половине сезона) не участвовали. Жёлтым отдельно выделены случаи, когда прошедший предквалификацию гонщик не прошёл затем квалификацию. Серым выделены гонщики, которые до сих пор так ни разу из предквалификации не вышли. Гонщики отсортированы по количеству выходов из предквалификации, в сортировке не учитываются уже недействующие участники предквалификации (последние четверо).



Агури Судзуки на «Закспиде» с 8-цилиндровым двигателем «Ямаха» ни разу не смог пройти предквалификацию. В Венгрии он показал предпоследнее время, проиграв только Пьеру-Анри Рафанелю, на чьей машине вскоре после начала сессии сгорел двигатель, и он не смог показать даже приблизительно достойное время.

## Квалификации

|                           | Все-го | Бра-зилия | Сан-Ма-рино | Мо-нако | Мек-сика | США | Кана-да | Фран-ция | В-Бри-тания | Гер-мания | Вен-грия |
|---------------------------|--------|-----------|-------------|---------|----------|-----|---------|----------|-------------|-----------|----------|
| Даннер («Риал»)           | 6      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| Дальма («Лола»)           | 5      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| Морено («Колони»)         | 5      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| Арну («Лижье»)            | 5      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| Перес-Сала («Минарди»)    | 3      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| Груйяр («Лижье»)          | 3      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| Накадзима («Лотос»)       | 2      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| Вайдлер («Риал»)          | 2      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| де-Чезарис («Даллара»)    | 1      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| Альборето («Тиррелл»)     | 1      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| Гужелмин («Марч»)         | 1      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| <b>Фойтек («Еробрюн»)</b> | 1      | +-        | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| Херберт («Бенеттон»)      | 1      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| Чивер («Эрроуз»)          | 1      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| Тарквини (АГС)            | 1      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | -         | -        |
| Гашо («Оникс»)            | 1      | -         | -           | -       | -        | -   | -       | -        | -           | +-        | -        |

## Квалификация и тренировки в Будапеште

Начиная с пятничной тренировки, участники на «Пирелли» показывали очень хорошие результаты. В пятницу утром в десятку попали Каффи (4), Перес-Сала, Мартини и Гинцани. В самом конце тренировки случился инцидент между Мэнселлом и Алеззи. Мэнселл закончил быстрый круг и, по словам Алеззи, занимал оптимальную траекторию, что ему не понравилось. Он обогнал Мэнселла и на въезде в боксы намеренно затормозил перед ним. Мэнселл пошёл разбираться с Кеном Тирреллом, но тот не намерен был это обсуждать.

В первой квалификации Патресе выиграл 1,25 с (!) у Каффи на втором месте. Даже были разговоры о возможном сбое системы хронометража – настолько невероятной была разница. Но просто у Патресе единственно не было проблем с машиной или трафиком. Общие проблемы – это плохое сцепление с трассой, вызванная этим недостаточная поворачиваемость, мусор вне траектории и трафик, вызванный характером трассы (мало мест для обгона). Многие гонщики не могли подобрать настройки. На это жаловались Прост, Мэнселл, Бергер, Даннер. Что бы они ни делали – ничего не помогало.

В пятницу Сенну оштрафовали на 5 тыс. долларов за нарушение процедуры взвешивания.

В субботней тренировке Каффи занял 2 место, его опередил только Наннини. Мэнселл попробовал гоночные шины, и они оказались быстрее квалификационных, поэтому он решил работать над гоночными настройками.

В субботней квалификации у Патресе снова не было проблем и он завоевал первый с 1983 года поул (и всего лишь свой третий), прервав серию из 17 поулов «Макларена» подряд. Мэнселл остался 12-м на старте, зато плотно поработал над гоночными настройками. Обычно такой подход ассоциируется в Простом, но сейчас Мэнселлу просто было нечего терять, потому что на квалификационных шинах всё равно ничего не получалось.

Каффи во всех предварительных сессиях был в первой четверке, кроме разминки и гонки. Это показатель качества гоночных шин «Пирелли».

10-я позиция на старте Мартини – самая высокая для «Минарди» вообще в «Формуле-1» на данный момент.

У Мэнселла в каждой последующей сессии результаты были всё хуже: 2-й, 9-й, 10-й и 12-й.

Альборето так старался, что от толчков при наезде на бордюры у него образовалась трещина в ребре.

«Макларен» опробовал воздухозаборники не над головой гонщика, а по бокам от неё.



### Разминка

Мэнселл выиграл разминку, показав, что не зря работал над гоночными настройками накануне.

На «Феррари» Бергера возникли перебои с работой коробки передач, и он попросил её заменить, но это не было сделано.

Возникли проблемы с двигателем у Бутсена, и к гонке ему двигатель заменили.

У Проста также были небольшие перебои, но ничего предпринимать не стали.

После возгорания на «Бенеттоне» Пирро он стартовал на запасном шасси.

Капелли разбил машину, когда наехал на масло от «Макларена» Проста, и стартовал на запасной.

Лучшим на «Пирелли» опять-таки был Каффи, но лишь 14-м.



*Героem предварительных заездов, благодаря квалификационным шинам «Пирелли», стал Алекс Каффи на «Далларе» команды «Скудерия Италия». В разминке он был всего лишь 14-м, но всё равно лучшим из клиентов «Пирелли».*



## Стенограмма видеорепортажа

- 00:00.00 – виды Будапешта.  
00:01.27 – утро пятницы на трассе.  
00:01.44 – Эрик Цаковски.  
00:01.51 – автомобили команды «Закспид». Суэта в начале пит-лейна, где располагаются аутсайдеры, и тишина – дальше.  
00:02.01 – Филлип Алльо на «Лоле».  
00:02.19 – Микеле Альборето.  
00:02.23 – Бертран Гашо («Оникс»), Роберто Морено («Колони»), Пьер-Анри Рафанель («Колони»).  
00:02.49 – «Закспид». На трассу отправляется Бернд Шнайдер. За ним – Пьеркарло Гинцани на «Озелле» и Габриеле Тарквини на АГС, Грегор Фойтек на «Евробрюне».  
00:03.36 – Агури Судзуки («Закспид»)  
00:03.59 – Янник Дальма (АГС).  
00:04.13 – Алльо.  
00:04.22 – Шнайдер на трассе.  
00:04.27 – Дальма.  
00:04.51 – Тарквини.  
00:05.07 – Судзуки.  
00:05.28 – Алльо.  
00:05.41 – Альборето.  
00:05.55 – Гинцани.  
00:06.07 – Ларини.  
00:06.19 – Ларини, Йоханссон.  
00:06.34 – Гашо.  
00:06.52 – Фойтек (на фото справа).  
00:07.04 – Морено.  
00:07.12 – Алльо, Морено.  
00:07.18 – Рафанель.  
00:07.28 – Шнайдер.  
00:07.45 – Гашо. Достают траву из воздухозаборника – был вылет.  
00:08.22 – Йоханссон. Дымятся тормоза?  
00:08.54 – конструктор «Оникса» Алан Дженкинс. Перед этим этапом «Оникс» продлил на 1990 год контракты с Гашо и Йоханссоном.  
00:09.05 – Йоханссон.  
00:09.26 – Йоханссон подвозит Тарквини. Их обгоняет Судзуки.  
00:09.41 – Шнайдер. На фоне проехал Ларини.  
00:10.33 – интервью с руководителем спортивных программ «Форда» немцем Михаэлем Кранефуссом, колторый, переехав в Америку, стал более известным как Майкл Кранефусс (и написание в оригинале слегка изменилось: из Krahnefuss – в Kranefuss).  
00:13.10 – Шнайдер.  
00:14.16 – немецкие болельщики.  
00:14.25 – Шнайдер на трассе.  
00:14.32 – Шнайдер в боксах.  
00:15.20 – очень красивая девушка.  
00:15.24 – Шнайдер.  
00:15.29 – остановился на выезде из боксов, вылез из машины и пошёл восвояси.  
00:15.46 – клетчатый флаг.  
00:15.51 – итоговая классификация предквалификации: вышли Йоханссон, Гинцани, Альборето и Гашо.  
00:16.05 – интервью с довольным Гинцани.  
00:17.17 – интервью с Йоханссоном.  
00:17.52 – Алльо.  
00:18.00 – Жерар Лярусс.  
00:18.34 – Гашо.  
00:19.27 – закатывают «Закспид» Судзуки.  
00:19.30 – интервью с Эриком Цаковски. В «Закспиде» выяснили, что мощность «Ямахи» - 547 л.с. при 600 л.с. у «Форда» и 650 л.с. – у «Хонды».  
00:20.32 – Шнайдер раздаёт автографы.



00:20.37 – начало трансляции гонки. Виды Будапешта. Старт назначен на 14.30.  
 00:21.05 – заставка (нарезка моментов предыдущих гонок).  
 00:21.32 – прямой эфир. Стартовая решётка. Французский комментарий. Заполненная главная трибуна.  
 00:22.10 – личный зачёт: Прост – 53 очка, Сенна – 36, Мэнселл и Патрезе – по 25, Бутсен – 13, Наннини – 12.  
 00:22.35 – Прост у своего «Макларена».  
 00:22.41 – вторая шестёрка (и потом – дальше) общего зачёта: Пике – 8, Альборето – 6, Херберт и Уорик – по 5, де-Чезарис, Гужелмин, Чивер и Модена – по 4, Даннер и Алези – по 3, Йоханссон, Арну и Мартини – по 2; Тарквини, Груйяр, Сала и Брандл – по 1.  
 00:22.52 – Риккардо Патрезе.  
 00:23.14 – «Лотос» Нельсона Пике с переходом на «Даллару» де-Чезариса и «Тиррелл» Палмера.  
 00:23.30 – зачёт конструкторов: «Макларен-Хонда» - 89, «Уильямс-Рено» - 38, «Феррари» - 25, «Бенеттон-Форд» - 17, «Тиррелл-Форд» - 10, «Эрроуз-Форд» - 9.  
 00:23.34 – Прост перепрыгивает через барьер и направляется в боксы. Пописать пошёл?  
 00:23.58 – продолжение таблицы зачёта конструкторов: «Даллара-Форд» и «Лотос-Джадд» - по 8 очков, «Брэбэм-Джадд» - 5 очков, «Марч-Джадд» - 4, «Риал-Форд» и «Лижье-Форд» - по 3.  
 00:24.13 – «Эрроуз» Чивера.  
 00:24.25 – Герхард Бергер.  
 00:24.39 – стартовая решётка.

| Традиционное представление стартовой решётки |            | Вид стартовой решётки спереди (как на телеэкране) |                   |
|--|------------|---|-------------------|
| Патрезе                                      |            | <b>Альборето</b>                                  | <b>Пирро</b>      |
|  | Сенна      | <b>Йоханссон</b>                                  | <b>Перес-Сала</b> |
| Каффи  | Бутсен     | <b>Гинцани</b>                                    | <b>Гашо</b>       |
| Прост  | Бергер     | <b>Накадзима</b>                                  | <b>Палмер</b>     |
| Наннини                                      | Модена     | <b>де-Чезарис</b>                                 | <b>Пике</b>       |
| Уорик  | Мартини    | <b>Чивер</b>                                      | <b>Брандл</b>     |
| Алези  | Мэнселл    | <b>Капелли</b>                                    | <b>Гужелмин</b>   |
| Гужелмин                                     | Капелли    | <b>Мэнселл</b>                                    | <b>Алези</b>      |
| Брандл                                       | Чивер      | <b>Мартини</b>                                    | <b>Уорик</b>      |
| Пике   | де-Чезарис | <b>Модена</b>                                     | <b>Наннини</b>    |
| Палмер                                       | Накадзима  | <b>Бергер</b>                                     | <b>Прост</b>      |
| Гашо   | Гинцани    | <b>Бутсен</b>                                     | <b>Каффи</b>      |
| Перес-Сала                                   | Йоханссон  | <b>Сенна</b>                                      | <b>Патрезе</b>    |
| Пирро  | Альборето  |   |                   |

00:24.44 – Патрезе. Он, Сенна и Прост поставили на гонку средние шины Б, остальные – мягкие Ц (так рекомендовал «Гудьир» и с одной сменой).  
 00:25.14 – Мэнселл.  
 00:26.09 – Пике.  
 00:26.16 – Сенна.  
 00:26.44 – Патрезе.

00:26.53 – народ потихоньку покидает стартовую решётку.  
 00:27.19 – Алекс Каффи.  
 00:27.36 – Бутсен на запасной машине. На основной заменили двигатель после проблем на разминке, но и у него возникли неполадки, поэтому пришлось пересаживаться на запасное шасси, настроенное под Патресе.  
 00:28.01 – Прост.  
 00:28.40 – круг по трассе с бортовой камеры «Лотоса» Нельсона Пике.  
 00:30.10 – Бергер.  
 00:30.35 – Алессандро Наннини.  
 00:30.56 – играют венгерский гимн.  
 00:31.31 – гимн закончился, зрители садятся.  
 00:31.52 – Наннини.  
 00:32.12 – Дерек Уорик.  
 00:32.32 – Стефано Модена.  
 00:32.56 – Жан Алези. У «Тиррелла» впервые с Имолы было запасное шасси.  
 00:33.13 – Мэнселл.  
 00:33.33 – Пике (на фото справа).  
 00:33.45 – бортовая камера Пике.  
 00:34.01 – Пике.



00:34.18 – снова зачёт конструкторов.  
 00:34.27 – бортовая камера Пике.  
 00:34.39 – Накадзима.  
 00:34.58 – личный зачёт.  
 00:35.24 – Прост.  
 00:35.44 – бортовая камера Накадзимы.  
 00:36.05 – стартовая решётка.  
 00:36.22 – Патресе.  
 00:37.02 – переключение на комментарий Би-би-си. Комментаторы – Марри Уокер и Джеймс Хант.  
 00:37.40 – Сенна.  
 00:38.04 – меньше минуты до старта прогревочного круга.

00:38.43 – прогревочный круг



00:38.46 – схема трассы с расположением 13 камер. Не всегда точно показывают, какая камера сейчас подключена.

00:41.17 – бортовая камера Пике.

00:42.09 – красный сигнал стартового светофора (на фото справа участники выстроились в ожидании старта гонки).



00:42.11 – старт! Каффи почти поравнялся с Сенной, но тот тут же оторвался. Прост обошёл Бутсена. Бергер сместился влево и к первому повороту также прошёл Бутсена, а в повороте по внешней стороне – Проста. Мэнселл на прямой успел пройти троих, а в первом повороте по внешней стороне – Уорика.



00:42.28 – Патресе, Сенна, Каффи, Бергер, Прост, Бутсен, Наннини, Мэнселл, Уорик, Капелли, Мартини, Алез...

00:42.37 – вдалеке во втором повороте Брандл замедлился после столкновения с Алез...

На фото справа – момент самого столкновения.

На фото ниже – Брандл вернулся на трассу, и его обьезжают Пике и Гашо.



00:42.40 – Патресе, Сенна, Каффи, Бергер, Прост, Бутсен, Наннини, Мэнселл, Уорик, Капелли, Мартини, Алез, Модена, Гужелмин, Чивер, Пике, Гашо, Палмер, Накадзима...

00:43.02 – сход де-Чезариса из-за поломки сцепления. На «Далларе» изменили форму верхнего воздухозаборника.

00:43.42 – 1 круг. Преимущество Патресе над Сенной – уже почти полторы секунды! Бергер терзает Каффи.

|              |       |    |                                     |              |           |      |           |
|--------------|-------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|------|-----------|
| 00:43.42,593 | (1/1) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:01.31,473 | 01.31,473 |      |           |
| 00:43.44,021 | (1/1) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:01.32,901 | 01.32,901 | 1,43 | 00.01,428 |
| 00:43.45,126 | (1/1) | 3  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:01.34,006 | 01.34,006 | 2,53 | 00.01,105 |
| 00:43.45,685 | (1/1) | 4  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:01.34,565 | 01.34,565 | 3,09 | 00.00,559 |
| 00:43.46,586 | (1/1) | 5  | №2 Алэн Прост («Макларен»)          | 00:01.35,466 | 01.35,466 | 3,99 | 00.00,901 |
| 00:43.47,614 | (1/1) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:01.36,494 | 01.36,494 | 5,02 | 00.01,028 |
| 00:43.48,206 | (1/1) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:01.37,086 | 01.37,086 | 5,61 | 00.00,592 |
| 00:43.48,710 | (1/1) | 8  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:01.37,590 | 01.37,590 | 6,12 | 00.00,504 |
| 00:43.49,950 | (1/1) | 9  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:01.38,830 | 01.38,830 | 7,36 | 00.01,240 |
| 00:43.50,428 | (1/1) | 10 | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:01.39,308 | 01.39,308 | 7,84 | 00.00,478 |
| 00:43.50,698 | (1/1) | 11 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:01.39,578 | 01.39,578 | 8,11 | 00.00,270 |
| 00:43.51,271 | (1/1) | 12 | №4 Жан Алез («Тиррелл»)             | 00:01.40,151 | 01.40,151 | 8,68 | 00.00,573 |
| 00:43.51,696 | (1/1) | 13 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:01.40,576 | 01.40,576 | 9,1  | 00.00,425 |
| 00:43.52,345 | (1/1) | 14 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:01.41,225 | 01.41,225 | 9,75 | 00.00,649 |
| 00:43.53,135 | (1/1) | 15 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:01.42,015 | 01.42,015 | 10,5 | 00.00,790 |
| 00:43.53,271 | (1/1) | 16 | №11 Нельсон Пике («Логос»)          | 00:01.42,151 | 01.42,151 | 10,7 | 00.00,136 |
| 00:43.54,113 | (1/1) | 17 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:01.42,993 | 01.42,993 | 11,5 | 00.00,842 |
| 00:43.54,307 | (1/1) | 18 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:01.43,187 | 01.43,187 | 11,7 | 00.00,194 |
| 00:43.54,894 | (1/1) | 19 | №12 Сатору Накадзима («Логос»)      | 00:01.43,774 | 01.43,774 | 12,3 | 00.00,587 |
| 00:43.56,491 | (1/1) | 20 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:01.45,371 | 01.45,371 | 13,9 | 00.01,597 |
| 00:43.57,859 | (1/1) | 21 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:01.46,739 | 01.46,739 | 15,3 | 00.01,368 |
| 00:43.58,142 | (1/1) | 22 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:01.47,022 | 01.47,022 | 15,5 | 00.00,283 |
| 00:43.58,143 | (1/1) | 23 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:01.47,023 | 01.47,023 | 15,6 | 00.00,001 |
| 00:43.59,017 | (1/1) | 24 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:01.47,897 | 01.47,897 | 16,4 | 00.00,874 |
| 00:43.59,096 | (1/1) | 25 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:01.47,976 | 01.47,976 | 16,5 | 00.00,079 |

00:43.58 – положение после 1 круга.

00:44.04 – бортовая камера Пике, преследует Чивера.

00:45.10 – 2 круг. Сенна сократил отставание от Патресе.

|              |       |    |                                     |              |           |      |           |
|--------------|-------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|------|-----------|
| 00:45.10,181 | (2/2) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:02.59,061 | 01.27,588 |      | 01.11,085 |
| 00:45.10,884 | (2/2) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:02.59,764 | 01.26,863 | 0,7  | 00.00,703 |
| 00:45.12,847 | (2/2) | 3  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:03.01,727 | 01.27,721 | 2,67 | 00.01,963 |
| 00:45.13,585 | (2/2) | 4  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:03.02,465 | 01.27,900 | 3,4  | 00.00,738 |
| 00:45.14,469 | (2/2) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:03.03,349 | 01.27,883 | 4,29 | 00.00,884 |
| 00:45.15,305 | (2/2) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:03.04,185 | 01.27,691 | 5,12 | 00.00,836 |
| 00:45.16,082 | (2/2) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:03.04,962 | 01.27,876 | 5,9  | 00.00,777 |
| 00:45.16,917 | (2/2) | 8  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:03.05,797 | 01.28,207 | 6,74 | 00.00,835 |
| 00:45.18,777 | (2/2) | 9  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:03.07,657 | 01.28,827 | 8,6  | 00.01,860 |
| 00:45.19,273 | (2/2) | 10 | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:03.08,153 | 01.28,845 | 9,09 | 00.00,496 |
| 00:45.19,975 | (2/2) | 11 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:03.08,855 | 01.29,277 | 9,79 | 00.00,702 |
| 00:45.21,438 | (2/2) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:03.10,318 | 01.29,742 | 11,3 | 00.01,463 |
| 00:45.22,498 | (2/2) | 13 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:03.11,378 | 01.30,153 | 12,3 | 00.01,060 |
| 00:45.22,736 | (2/2) | 14 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:03.11,616 | 01.29,601 | 12,6 | 00.00,238 |
| 00:45.23,403 | (2/2) | 15 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:03.12,283 | 01.30,132 | 13,2 | 00.00,667 |
| 00:45.24,305 | (2/2) | 16 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:03.13,185 | 01.30,192 | 14,1 | 00.00,902 |
| 00:45.24,481 | (2/2) | 17 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:03.13,361 | 01.30,174 | 14,3 | 00.00,176 |
| 00:45.24,994 | (2/2) | 18 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:03.13,874 | 01.30,100 | 14,8 | 00.00,513 |
| 00:45.25,078 | (2/2) | 19 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:03.13,958 | 01.33,807 | 14,9 | 00.00,084 |
| 00:45.26,878 | (2/2) | 20 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:03.15,758 | 01.30,387 | 16,7 | 00.01,800 |
| 00:45.27,150 | (2/2) | 21 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:03.16,030 | 01.29,008 | 17   | 00.00,272 |
| 00:45.28,415 | (2/2) | 22 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:03.17,295 | 01.30,556 | 18,2 | 00.01,265 |
| 00:45.28,667 | (2/2) | 23 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:03.17,547 | 01.30,524 | 18,5 | 00.00,252 |
| 00:45.29,081 | (2/2) | 24 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:03.17,961 | 01.29,985 | 18,9 | 00.00,414 |
| 00:45.30,393 | (2/2) | 25 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:03.19,273 | 01.31,376 | 20,2 | 00.01,312 |



*В начале 3 круга Палмер (№3) на «Тиррелле» обошёл Гашо (№37) на «Ониксе» в первом повороте. За ними едет Накадзима на «Лотосе», а позади Йоханссон на втором «Ониксе» пытается пройти Переса-Салу на «Минарди».*

00:45.38 – Алези в боксах как результат столкновения с Брандлом, после которого он заметил в зеркалах заднего вида полоски на задних шинах и счёл, что изменившееся поведение машины связано с проколом. На самом деле якобы было повреждено днище.

00:46.36 – 3 круг. Патресе и Сенна отрываются от Каффи. Там образовалась уже плотная группа: Каффи, Бергер, Прост, Бутсен, Наннини, Мэнселл. Уорик дальше уже хорошо отстал. Палмер обошёл Гашо.

|              |       |    |                                     |              |           |      |           |
|--------------|-------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|------|-----------|
| 00:46.36,981 | (3/3) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:04.25,861 | 01.26,800 |      | 01.06,588 |
| 00:46.37,692 | (3/3) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:04.26,572 | 01.26,808 | 0,71 | 00.00,711 |
| 00:46.40,935 | (3/3) | 3  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:04.29,815 | 01.28,088 | 3,95 | 00.03,243 |
| 00:46.41,254 | (3/3) | 4  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:04.30,134 | 01.27,669 | 4,27 | 00.00,319 |
| 00:46.41,680 | (3/3) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:04.30,560 | 01.27,211 | 4,7  | 00.00,426 |
| 00:46.42,320 | (3/3) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:04.31,200 | 01.27,015 | 5,34 | 00.00,640 |
| 00:46.43,173 | (3/3) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:04.32,053 | 01.27,091 | 6,19 | 00.00,853 |
| 00:46.44,089 | (3/3) | 8  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:04.32,969 | 01.27,172 | 7,11 | 00.00,916 |
| 00:46.46,207 | (3/3) | 9  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:04.35,087 | 01.27,430 | 9,23 | 00.02,118 |
| 00:46.47,902 | (3/3) | 10 | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:04.36,782 | 01.28,629 | 10,9 | 00.01,695 |
| 00:46.48,144 | (3/3) | 11 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:04.37,024 | 01.28,169 | 11,2 | 00.00,242 |
| 00:46.49,366 | (3/3) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:04.38,246 | 01.27,928 | 12,4 | 00.01,222 |
| 00:46.50,243 | (3/3) | 13 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:04.39,123 | 01.27,745 | 13,3 | 00.00,877 |
| 00:46.51,061 | (3/3) | 14 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:04.39,941 | 01.28,325 | 14,1 | 00.00,818 |
| 00:46.51,470 | (3/3) | 15 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:04.40,350 | 01.28,067 | 14,5 | 00.00,409 |
| 00:46.52,171 | (3/3) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:04.41,051 | 01.27,690 | 15,2 | 00.00,701 |
| 00:46.52,997 | (3/3) | 17 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:04.41,877 | 01.28,692 | 16   | 00.00,826 |
| 00:46.53,819 | (3/3) | 18 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:04.42,699 | 01.28,825 | 16,8 | 00.00,822 |
| 00:46.55,845 | (3/3) | 19 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:04.44,725 | 01.28,967 | 18,9 | 00.02,026 |
| 00:46.56,031 | (3/3) | 20 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:04.44,911 | 01.28,881 | 19,1 | 00.00,186 |
| 00:46.58,296 | (3/3) | 21 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:04.47,176 | 01.29,881 | 21,3 | 00.02,265 |
| 00:46.58,685 | (3/3) | 22 | №20 Эмануеле Пирро («Бенеттон»)     | 00:04.47,565 | 01.30,018 | 21,7 | 00.00,389 |
| 00:46.58,874 | (3/3) | 23 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:04.47,754 | 01.29,793 | 21,9 | 00.00,189 |
| 00:47.00,101 | (3/3) | 24 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:04.48,981 | 01.29,708 | 23,1 | 00.01,227 |
| 00:47.15,204 | (3/3) | 25 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:05.04,084 | 01.50,126 | 38,2 | 00.15,103 |

00:46.43 – Каффи занял оборонительную позицию, но слишком рано вернулся на траекторию, и Бергер его обошёл на торможении.



00:47.51 – Бергер уже хорошо оторвался, и теперь видно, что Каффи сдерживает остальных.



00:48.02 – 4 круг. Других перестановок, кроме обгона Бергера, не было. Патресе резко увеличил отрыв от Сенны. Именно Патресе ускорился – на целую секунду. Он показал лучший круг, но тут же на этом круге его перебил едущий на свежих шинах последним Алезе. С повреждённым днищем? Или подправили?

|              |       |    |                                     |              |           |      |           |
|--------------|-------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|------|-----------|
| 00:48.02,871 | (4/4) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:05.51,751 | 01.25,890 |      | 00.47,667 |
| 00:48.04,726 | (4/4) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:05.53,606 | 01.27,034 | 1,86 | 00.01,855 |
| 00:48.07,504 | (4/4) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:05.56,384 | 01.26,250 | 4,63 | 00.02,778 |
| 00:48.09,362 | (4/4) | 4  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:05.58,242 | 01.28,427 | 6,49 | 00.01,858 |
| 00:48.09,718 | (4/4) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:05.58,598 | 01.28,038 | 6,85 | 00.00,356 |
| 00:48.10,330 | (4/4) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:05.59,210 | 01.28,010 | 7,46 | 00.00,612 |
| 00:48.10,754 | (4/4) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:05.59,634 | 01.27,581 | 7,88 | 00.00,424 |
| 00:48.11,139 | (4/4) | 8  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:06.00,019 | 01.27,050 | 8,27 | 00.00,385 |
| 00:48.13,540 | (4/4) | 9  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:06.02,420 | 01.27,333 | 10,7 | 00.02,401 |
| 00:48.15,154 | (4/4) | 10 | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:06.04,034 | 01.27,252 | 12,3 | 00.01,614 |
| 00:48.15,995 | (4/4) | 11 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:06.04,875 | 01.27,851 | 13,1 | 00.00,841 |
| 00:48.17,365 | (4/4) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:06.06,245 | 01.27,999 | 14,5 | 00.01,370 |
| 00:48.17,624 | (4/4) | 13 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:06.06,504 | 01.27,381 | 14,8 | 00.00,259 |
| 00:48.18,365 | (4/4) | 14 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:06.07,245 | 01.27,304 | 15,5 | 00.00,741 |
| 00:48.18,701 | (4/4) | 15 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:06.07,581 | 01.27,231 | 15,8 | 00.00,336 |
| 00:48.19,744 | (4/4) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:06.08,624 | 01.27,573 | 16,9 | 00.01,043 |
| 00:48.20,564 | (4/4) | 17 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:06.09,444 | 01.27,567 | 17,7 | 00.00,820 |
| 00:48.21,152 | (4/4) | 18 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:06.10,032 | 01.27,333 | 18,3 | 00.00,588 |
| 00:48.24,083 | (4/4) | 19 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:06.12,963 | 01.28,238 | 21,2 | 00.02,931 |
| 00:48.24,259 | (4/4) | 20 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:06.13,139 | 01.28,228 | 21,4 | 00.00,176 |
| 00:48.27,079 | (4/4) | 21 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:06.15,959 | 01.28,783 | 24,2 | 00.02,820 |
| 00:48.27,303 | (4/4) | 22 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:06.16,183 | 01.28,618 | 24,4 | 00.00,224 |
| 00:48.27,676 | (4/4) | 23 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:06.16,556 | 01.28,802 | 24,8 | 00.00,373 |
| 00:48.29,085 | (4/4) | 24 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:06.17,965 | 01.28,984 | 26,2 | 00.01,409 |
| 00:48.40,286 | (4/4) | 25 | №4 Жан Алезе («Тиррелл»)            | 00:06.29,166 | 01.25,082 | 37,4 | 00.11,201 |

00:48.13 – Прост пытается сделать то же самое, что и Бергер, но Каффи удаётся отбить атаку.



00:48.50 – бортовая камера Пике.

00:49.28 – 5 круг. Бергер сокращает отставание от Сенны. Каффи смог увеличить скорость и остальные в группе – соответственно тоже, но Уорик – быстрее их всех, поэтому догоняет. Пирро обошёл Гинцани. Алези снова показал лучший круг.

|              |       |    |                                     |              |           |      |           |
|--------------|-------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|------|-----------|
| 00:49.28,392 | (5/5) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:07.17,272 | 01.25,521 |      | 00.48,106 |
| 00:49.30,482 | (5/5) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:07.19,362 | 01.25,756 | 2,09 | 00.02,090 |
| 00:49.32,741 | (5/5) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:07.21,621 | 01.25,237 | 4,35 | 00.02,259 |
| 00:49.36,270 | (5/5) | 4  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:07.25,150 | 01.26,908 | 7,88 | 00.03,529 |
| 00:49.36,669 | (5/5) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:07.25,549 | 01.26,951 | 8,28 | 00.00,399 |
| 00:49.37,318 | (5/5) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:07.26,198 | 01.26,988 | 8,93 | 00.00,649 |
| 00:49.37,857 | (5/5) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:07.26,737 | 01.27,103 | 9,47 | 00.00,539 |
| 00:49.38,244 | (5/5) | 8  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:07.27,124 | 01.27,105 | 9,85 | 00.00,387 |
| 00:49.40,158 | (5/5) | 9  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:07.29,038 | 01.26,618 | 11,8 | 00.01,914 |
| 00:49.41,944 | (5/5) | 10 | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:07.30,824 | 01.26,790 | 13,6 | 00.01,786 |
| 00:49.43,018 | (5/5) | 11 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:07.31,898 | 01.27,023 | 14,6 | 00.01,074 |
| 00:49.44,632 | (5/5) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:07.33,512 | 01.27,267 | 16,2 | 00.01,614 |
| 00:49.44,893 | (5/5) | 13 | №15 Маурисио Гузелмин («Марч»)      | 00:07.33,773 | 01.27,269 | 16,5 | 00.00,261 |
| 00:49.45,685 | (5/5) | 14 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:07.34,565 | 01.27,320 | 17,3 | 00.00,792 |
| 00:49.46,274 | (5/5) | 15 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:07.35,154 | 01.27,573 | 17,9 | 00.00,589 |
| 00:49.47,023 | (5/5) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:07.35,903 | 01.27,279 | 18,6 | 00.00,749 |
| 00:49.47,752 | (5/5) | 17 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:07.36,632 | 01.27,188 | 19,4 | 00.00,729 |
| 00:49.48,543 | (5/5) | 18 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:07.37,423 | 01.27,391 | 20,2 | 00.00,791 |
| 00:49.53,370 | (5/5) | 19 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:07.42,250 | 01.29,287 | 25   | 00.04,827 |
| 00:49.55,376 | (5/5) | 20 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:07.44,256 | 01.31,117 | 27   | 00.02,006 |
| 00:49.55,510 | (5/5) | 21 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:07.44,390 | 01.28,207 | 27,1 | 00.00,134 |
| 00:49.55,510 | (5/5) | 22 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:07.44,390 | 01.28,431 | 27,1 | 00.00,000 |
| 00:49.55,999 | (5/5) | 23 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:07.44,879 | 01.28,323 | 27,6 | 00.00,489 |
| 00:49.58,125 | (5/5) | 24 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:07.47,005 | 01.29,040 | 29,7 | 00.02,126 |
| 00:50.05,027 | (5/5) | 25 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:07.53,907 | 01.24,741 | 36,6 | 00.06,902 |

00:49.39 – ещё одна попытка Проста, на этот раз – попозже. И снова не получилось.

00:50.00 – положение после 5 круга. Мэнселл демонстрирует намерение обогнать Наннини.

00:50.54 – 6 круг. Сенна ещё отстал от Патресе, а Бергер ещё приблизился к Сенне. Каффи продолжает ускоряться, но этого недостаточно. Алеззи – снова быстрее всех.

|              |       |    |                                     |              |           |      |           |
|--------------|-------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|------|-----------|
| 00:50.54,062 | (6/6) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:08.42,942 | 01.25,670 |      | 00.49,035 |
| 00:50.56,489 | (6/6) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:08.45,369 | 01.26,007 | 2,43 | 00.02,427 |
| 00:50.58,065 | (6/6) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:08.46,945 | 01.25,324 | 4    | 00.01,576 |
| 00:51.02,889 | (6/6) | 4  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:08.51,769 | 01.26,619 | 8,83 | 00.04,824 |
| 00:51.03,282 | (6/6) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:08.52,162 | 01.26,613 | 9,22 | 00.00,393 |
| 00:51.03,896 | (6/6) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:08.52,776 | 01.26,578 | 9,83 | 00.00,614 |
| 00:51.04,367 | (6/6) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:08.53,247 | 01.26,510 | 10,3 | 00.00,471 |
| 00:51.04,993 | (6/6) | 8  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:08.53,873 | 01.26,749 | 10,9 | 00.00,626 |
| 00:51.06,799 | (6/6) | 9  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:08.55,679 | 01.26,641 | 12,7 | 00.01,806 |
| 00:51.08,798 | (6/6) | 10 | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:08.57,678 | 01.26,854 | 14,7 | 00.01,999 |
| 00:51.10,099 | (6/6) | 11 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:08.58,979 | 01.27,081 | 16   | 00.01,301 |
| 00:51.11,691 | (6/6) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:09.00,571 | 01.27,059 | 17,6 | 00.01,592 |
| 00:51.11,938 | (6/6) | 13 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:09.00,818 | 01.27,045 | 17,9 | 00.00,247 |
| 00:51.12,729 | (6/6) | 14 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:09.01,609 | 01.27,044 | 18,7 | 00.00,791 |
| 00:51.13,374 | (6/6) | 15 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:09.02,254 | 01.27,100 | 19,3 | 00.00,645 |
| 00:51.14,415 | (6/6) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:09.03,295 | 01.27,392 | 20,4 | 00.01,041 |
| 00:51.15,044 | (6/6) | 17 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:09.03,924 | 01.27,292 | 21   | 00.00,629 |
| 00:51.15,741 | (6/6) | 18 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:09.04,621 | 01.27,198 | 21,7 | 00.00,697 |
| 00:51.23,996 | (6/6) | 19 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:09.12,876 | 01.30,626 | 29,9 | 00.08,255 |
| 00:51.24,309 | (6/6) | 20 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:09.13,189 | 01.28,933 | 30,2 | 00.00,313 |
| 00:51.24,593 | (6/6) | 21 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:09.13,473 | 01.29,083 | 30,5 | 00.00,284 |
| 00:51.25,257 | (6/6) | 22 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:09.14,137 | 01.29,258 | 31,2 | 00.00,664 |
| 00:51.26,389 | (6/6) | 23 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:09.15,269 | 01.30,879 | 32,3 | 00.01,132 |
| 00:51.27,274 | (6/6) | 24 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:09.16,154 | 01.29,149 | 33,2 | 00.00,885 |
| 00:51.29,845 | (6/6) | 25 | №4 Жан Алеззи («Тиррелл»)           | 00:09.18,725 | 01.24,818 | 35,8 | 00.02,571 |

00:51.03 – Каффи заранее сдвигается вправо, и защита сработала.

00:51.29 – Мэнселл снова пробует другую траекторию. Наверяд ли это атака, так как он недостаточно близко к Наннини.

Скорее, Наннини настолько близко к Бутсену, что в медленных поворотах буквально утыкается в него.

00:52.19 – 7 круг. Третий круг подряд быстрее всех по трассе едет Бергер. Он заметно приблизился к Сенне, который продолжает отставать от Патресе. Алеззи настиг Альборето и перестал показывать рекорды.

|              |       |    |                                     |              |           |      |           |
|--------------|-------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|------|-----------|
| 00:52.19,651 | (7/7) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:10.08,531 | 01.25,589 |      | 00.49,806 |
| 00:52.22,196 | (7/7) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:10.11,076 | 01.25,707 | 2,55 | 00.02,545 |
| 00:52.23,357 | (7/7) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:10.12,237 | 01.25,292 | 3,71 | 00.01,161 |
| 00:52.29,592 | (7/7) | 4  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:10.18,472 | 01.26,703 | 9,94 | 00.06,235 |
| 00:52.29,823 | (7/7) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:10.18,703 | 01.26,541 | 10,2 | 00.00,231 |
| 00:52.30,507 | (7/7) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:10.19,387 | 01.26,611 | 10,9 | 00.00,684 |
| 00:52.31,191 | (7/7) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:10.20,071 | 01.26,824 | 11,5 | 00.00,684 |
| 00:52.31,547 | (7/7) | 8  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:10.20,427 | 01.26,554 | 11,9 | 00.00,356 |
| 00:52.33,175 | (7/7) | 9  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:10.22,055 | 01.26,376 | 13,5 | 00.01,628 |
| 00:52.35,054 | (7/7) | 10 | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:10.23,934 | 01.26,256 | 15,4 | 00.01,879 |
| 00:52.37,405 | (7/7) | 11 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:10.26,285 | 01.27,306 | 17,8 | 00.02,351 |
| 00:52.38,873 | (7/7) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:10.27,753 | 01.27,182 | 19,2 | 00.01,468 |
| 00:52.39,257 | (7/7) | 13 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:10.28,137 | 01.27,319 | 19,6 | 00.00,384 |
| 00:52.39,780 | (7/7) | 14 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:10.28,660 | 01.27,051 | 20,1 | 00.00,523 |
| 00:52.40,341 | (7/7) | 15 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:10.29,221 | 01.26,967 | 20,7 | 00.00,561 |
| 00:52.41,264 | (7/7) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:10.30,144 | 01.26,849 | 21,6 | 00.00,923 |
| 00:52.42,209 | (7/7) | 17 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:10.31,089 | 01.27,165 | 22,6 | 00.00,945 |
| 00:52.42,896 | (7/7) | 18 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:10.31,776 | 01.27,155 | 23,2 | 00.00,687 |
| 00:52.52,625 | (7/7) | 19 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:10.41,505 | 01.28,629 | 33   | 00.09,729 |
| 00:52.53,049 | (7/7) | 20 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:10.41,929 | 01.28,740 | 33,4 | 00.00,424 |
| 00:52.53,846 | (7/7) | 22 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:10.42,726 | 01.28,589 | 34,2 | 00.00,797 |
| 00:52.53,846 | (7/7) | 21 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:10.42,726 | 01.29,253 | 34,2 | 00.00,000 |
| 00:52.54,976 | (7/7) | 23 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:10.43,856 | 01.28,587 | 35,3 | 00.01,130 |
| 00:52.55,956 | (7/7) | 24 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:10.44,836 | 01.28,682 | 36,3 | 00.00,980 |
| 00:52.56,232 | (7/7) | 25 | №4 Жан Алеззи («Тиррелл»)           | 00:10.45,112 | 01.26,387 | 36,6 | 00.00,276 |



00:52.27 – Каффи сразу занимает защитную позицию, Прост всю прямую едет в слипстриме и обходит на торможении по внешней траектории.



*Несколькими секундами позже Стефан Йоханссон обходит на торможении в первом повороте Луиса Переса-Салу, и их борьба позволила приблизиться к ним Эмануэле Пирро на «Бенеттоне», который, только что обогнал Мартина Брандла на «Брэбэме», причём, на линии финиша круга они получили одинаковую отсечку времени. Позади них – Пьеркарло Гинцани на «Озелле».*



00:52.42 – судя по всему, Палмер, Гашо и Накадзима.  
 00:52.47 – замедленный повтор обгона Простом Каффи.  
 00:53.03 – Прост заметно оторвался.  
 00:53.11 – повтор с другой камеры.  
 00:53.44 – замедленный повтор.  
 00:53.45 – 8 круг. Сенна немного приблизился к Патрезе, а Бергер показал лучший круг и уже практически догнал Сенну.

Уорик и Капелли постепенно настигают группу, которую сдерживает Каффи. Йоханссон обогнал Переса-Салу.

|                    |    |                                     |              |           |      |           |
|--------------------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|------|-----------|
| 00:53.45,243 (8/8) | 1  | №6 Риккардо Патрезе («Уильямс»)     | 00:11.34,123 | 01.25,592 |      | 00.49,011 |
| 00:53.47,676 (8/8) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:11.36,556 | 01.25,480 | 2,43 | 00.02,433 |
| 00:53.48,392 (8/8) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:11.37,272 | 01.25,035 | 3,15 | 00.00,716 |
| 00:53.55,740 (8/8) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:11.44,620 | 01.25,917 | 10,5 | 00.07,348 |
| 00:53.57,834 (8/8) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:11.46,714 | 01.28,242 | 12,6 | 00.02,094 |
| 00:53.58,064 (8/8) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:11.46,944 | 01.27,557 | 12,8 | 00.00,230 |
| 00:53.58,459 (8/8) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:11.47,339 | 01.27,268 | 13,2 | 00.00,395 |
| 00:53.58,837 (8/8) | 8  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:11.47,717 | 01.27,290 | 13,6 | 00.00,378 |
| 00:53.59,978 (8/8) | 9  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:11.48,858 | 01.26,803 | 14,7 | 00.01,141 |
| 00:54.01,431 (8/8) | 10 | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:11.50,311 | 01.26,377 | 16,2 | 00.01,453 |
| 00:54.04,462 (8/8) | 11 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:11.53,342 | 01.27,057 | 19,2 | 00.03,031 |
| 00:54.05,985 (8/8) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:11.54,865 | 01.27,112 | 20,7 | 00.01,523 |
| 00:54.06,248 (8/8) | 13 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:11.55,128 | 01.26,991 | 21   | 00.00,263 |
| 00:54.06,874 (8/8) | 14 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:11.55,754 | 01.27,094 | 21,6 | 00.00,626 |
| 00:54.07,540 (8/8) | 15 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:11.56,420 | 01.27,199 | 22,3 | 00.00,666 |
| 00:54.08,391 (8/8) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:11.57,271 | 01.27,127 | 23,1 | 00.00,851 |
| 00:54.09,375 (8/8) | 17 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:11.58,255 | 01.27,166 | 24,1 | 00.00,984 |
| 00:54.09,776 (8/8) | 18 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:11.58,656 | 01.26,880 | 24,5 | 00.00,401 |
| 00:54.19,394 (8/8) | 19 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:12.08,274 | 01.26,345 | 34,2 | 00.09,618 |
| 00:54.22,659 (8/8) | 20 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:12.11,539 | 01.30,034 | 37,4 | 00.03,265 |
| 00:54.22,833 (8/8) | 21 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:12.11,713 | 01.28,987 | 37,6 | 00.00,174 |
| 00:54.23,405 (8/8) | 22 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:12.12,285 | 01.29,559 | 38,2 | 00.00,572 |
| 00:54.23,771 (8/8) | 23 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:12.12,651 | 01.28,795 | 38,5 | 00.00,366 |
| 00:54.24,561 (8/8) | 24 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:12.13,441 | 01.28,605 | 39,3 | 00.00,790 |
| 00:54.24,702 (8/8) | 25 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:12.13,582 | 01.28,470 | 39,5 | 00.00,141 |

00:53.52 – между Сенной и Бергером – менее секунды. Каффи защищается от Бутсена, который не может обогнать. Очень плотная группа.

00:54.08 – Патрезе, Сенна, Бергер.

00:54.13 – положение после 8 круга.

00:54.24 – Мэнселл снова обозначает атаку на Наннини.

00:54.45 – бортовая камера Накадзимы, преследующего Гашо.

00:55.05 – Гинцани вылетел с трассы.

00:55.10 – 9 круг. Патрезе наращивает отрыв от Сенны, Бергер ещё сокращает отставание. Но быстрее всех на круге был Прост. Уорик и Капелли подтягиваются к Мэнселлу. Гинцани пропустил Алези и Альборето. Возможно, Альборето замешкался из-за вылета Гинцани, и Алези прошёл их обоих. Возможно, Альборето пытался Гинцани обогнать, и они столкнулись.



|                    |    |                                     |              |           |      |           |
|--------------------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|------|-----------|
| 00:55.10,219 (9/9) | 1  | №6 Риккардо Патрезе («Уильямс»)     | 00:12.59,099 | 01.24,976 |      | 00.45,517 |
| 00:55.13,090 (9/9) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:13.01,970 | 01.25,414 | 2,87 | 00.02,871 |
| 00:55.13,670 (9/9) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:13.02,550 | 01.25,278 | 3,45 | 00.00,580 |
| 00:55.20,681 (9/9) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:13.09,561 | 01.24,941 | 10,5 | 00.07,011 |
| 00:55.24,568 (9/9) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:13.13,448 | 01.26,734 | 14,3 | 00.03,887 |
| 00:55.25,048 (9/9) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:13.13,928 | 01.26,984 | 14,8 | 00.00,480 |
| 00:55.25,833 (9/9) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:13.14,713 | 01.27,374 | 15,6 | 00.00,785 |
| 00:55.26,225 (9/9) | 8  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:13.15,105 | 01.27,388 | 16   | 00.00,392 |
| 00:55.27,118 (9/9) | 9  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:13.15,998 | 01.27,140 | 16,9 | 00.00,893 |
| 00:55.28,455 (9/9) | 10 | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:13.17,335 | 01.27,024 | 18,2 | 00.01,337 |
| 00:55.31,253 (9/9) | 11 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:13.20,133 | 01.26,791 | 21   | 00.02,798 |
| 00:55.32,769 (9/9) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:13.21,649 | 01.26,784 | 22,6 | 00.01,516 |
| 00:55.33,030 (9/9) | 13 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:13.21,910 | 01.26,782 | 22,8 | 00.00,261 |
| 00:55.33,600 (9/9) | 14 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:13.22,480 | 01.26,726 | 23,4 | 00.00,570 |
| 00:55.34,108 (9/9) | 15 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:13.22,988 | 01.26,568 | 23,9 | 00.00,508 |
| 00:55.35,178 (9/9) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:13.24,058 | 01.26,787 | 25   | 00.01,070 |
| 00:55.36,094 (9/9) | 17 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:13.24,974 | 01.26,719 | 25,9 | 00.00,916 |
| 00:55.36,851 (9/9) | 18 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:13.25,731 | 01.27,075 | 26,6 | 00.00,757 |
| 00:55.45,163 (9/9) | 19 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:13.34,043 | 01.25,769 | 34,9 | 00.08,312 |
| 00:55.51,223 (9/9) | 20 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:13.40,103 | 01.28,564 | 41   | 00.06,060 |
| 00:55.51,391 (9/9) | 21 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:13.40,271 | 01.28,558 | 41,2 | 00.00,168 |
| 00:55.51,838 (9/9) | 22 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:13.40,718 | 01.28,433 | 41,6 | 00.00,447 |
| 00:55.52,189 (9/9) | 23 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:13.41,069 | 01.27,487 | 42   | 00.00,351 |
| 00:55.54,286 (9/9) | 24 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:13.43,166 | 01.29,725 | 44,1 | 00.02,097 |
| 00:56.04,830 (9/9) | 25 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:13.53,710 | 01.41,059 | 54,6 | 00.10,544 |

00:55.35 – разрыв между Патресе и Сенной.

00:55.38 – замедленный повтор вылета Гинцани. Алези ехал один, значит, Альборето он обогнал уже потом.

00:55.54 – Патресе, Сенна, Бергер.



00:56.36 – 10 круг. Сенна немного подъехал к Патресе, а Прост – к Бергеру. Перес-Сала пропустил Пирро, Брандла и Алези.

|              |         |    |                                     |              |           |      |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|------|-----------|
| 00:56.36,493 | (10/10) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:14.25,373 | 01.26,274 |      | 00.31,663 |
| 00:56.38,447 | (10/10) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:14.27,327 | 01.25,357 | 1,95 | 00.01,954 |
| 00:56.39,246 | (10/10) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:14.28,126 | 01.25,576 | 2,75 | 00.00,799 |
| 00:56.45,710 | (10/10) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:14.34,590 | 01.25,029 | 9,22 | 00.06,464 |
| 00:56.51,525 | (10/10) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:14.40,405 | 01.26,957 | 15   | 00.05,815 |
| 00:56.52,056 | (10/10) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:14.40,936 | 01.27,008 | 15,6 | 00.00,531 |
| 00:56.52,386 | (10/10) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:14.41,266 | 01.26,553 | 15,9 | 00.00,330 |
| 00:56.52,862 | (10/10) | 8  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:14.41,742 | 01.26,637 | 16,4 | 00.00,476 |
| 00:56.53,844 | (10/10) | 9  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:14.42,724 | 01.26,726 | 17,4 | 00.00,982 |
| 00:56.54,931 | (10/10) | 10 | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:14.43,811 | 01.26,476 | 18,4 | 00.01,087 |
| 00:56.57,991 | (10/10) | 11 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:14.46,871 | 01.26,738 | 21,5 | 00.03,060 |
| 00:56.59,528 | (10/10) | 12 | №8 Стефано Модена («Фрэнч»)         | 00:14.48,408 | 01.26,759 | 23   | 00.01,537 |
| 00:56.59,809 | (10/10) | 13 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:14.48,689 | 01.26,779 | 23,3 | 00.00,281 |
| 00:57.00,440 | (10/10) | 14 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:14.49,320 | 01.26,840 | 23,9 | 00.00,631 |
| 00:57.00,918 | (10/10) | 15 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:14.49,798 | 01.26,810 | 24,4 | 00.00,478 |
| 00:57.01,620 | (10/10) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:14.50,500 | 01.26,442 | 25,1 | 00.00,702 |
| 00:57.02,521 | (10/10) | 17 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:14.51,401 | 01.26,427 | 26   | 00.00,901 |
| 00:57.03,382 | (10/10) | 18 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:14.52,262 | 01.26,531 | 26,9 | 00.00,861 |
| 00:57.11,151 | (10/10) | 19 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:15.00,031 | 01.25,988 | 34,7 | 00.07,769 |
| 00:57.18,813 | (10/10) | 20 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:15.07,693 | 01.27,422 | 42,3 | 00.07,662 |
| 00:57.20,428 | (10/10) | 21 | №7 Мартин Брандл («Фрэнч»)          | 00:15.09,308 | 01.28,590 | 43,9 | 00.01,615 |
| 00:57.20,956 | (10/10) | 22 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:15.09,836 | 01.28,767 | 44,5 | 00.00,528 |
| 00:57.23,313 | (10/10) | 23 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:15.12,193 | 01.32,090 | 46,8 | 00.02,357 |
| 00:57.23,810 | (10/10) | 24 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:15.12,690 | 01.29,524 | 47,3 | 00.00,497 |
| 00:57.34,861 | (10/10) | 25 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:15.23,741 | 01.30,031 | 58,4 | 00.11,051 |

00:56.56 – Наннини идёт на обгон Бутсена, но не проходит.



00:58.03 – 11 круг. Первая четвёрка сжимается: Сенна ещё подъехал к Патресе, Бергер – к Сенне, Прост – к Бергеру.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 00:58.03,204 | (11/11) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:15.52,084 | 01.26,711 |          | 00.28,343 |
| 00:58.04,532 | (11/11) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:15.53,412 | 01.26,085 | 1,33     | 00.01,328 |
| 00:58.04,930 | (11/11) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:15.53,810 | 01.25,684 | 1,73     | 00.00,398 |
| 00:58.10,802 | (11/11) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:15.59,682 | 01.25,092 | 7,6      | 00.05,872 |
| 00:58.18,145 | (11/11) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:16.07,025 | 01.26,620 | 14,9     | 00.07,343 |
| 00:58.18,500 | (11/11) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:16.07,380 | 01.26,444 | 15,3     | 00.00,355 |
| 00:58.19,080 | (11/11) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:16.07,960 | 01.26,694 | 15,9     | 00.00,580 |
| 00:58.19,496 | (11/11) | 8  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:16.08,376 | 01.26,634 | 16,3     | 00.00,416 |
| 00:58.20,432 | (11/11) | 9  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:16.09,312 | 01.26,588 | 17,2     | 00.00,936 |
| 00:58.21,672 | (11/11) | 10 | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:16.10,552 | 01.26,741 | 18,5     | 00.01,240 |
| 00:58.24,798 | (11/11) | 11 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:16.13,678 | 01.26,807 | 21,6     | 00.03,126 |
| 00:58.26,620 | (11/11) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:16.15,500 | 01.27,092 | 23,4     | 00.01,822 |
| 00:58.26,844 | (11/11) | 13 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:16.15,724 | 01.27,035 | 23,6     | 00.00,224 |
| 00:58.27,305 | (11/11) | 14 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:16.16,185 | 01.26,865 | 24,1     | 00.00,461 |
| 00:58.27,715 | (11/11) | 15 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:16.16,595 | 01.26,797 | 24,5     | 00.00,410 |
| 00:58.28,412 | (11/11) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:16.17,292 | 01.26,792 | 25,2     | 00.00,697 |
| 00:58.29,281 | (11/11) | 17 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:16.18,161 | 01.26,760 | 26,1     | 00.00,869 |
| 00:58.30,678 | (11/11) | 18 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:16.19,558 | 01.27,296 | 27,5     | 00.01,397 |
| 00:58.36,501 | (11/11) | 19 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:16.25,381 | 01.25,350 | 33,3     | 00.05,823 |
| 00:58.44,724 | (11/11) | 20 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:16.33,604 | 01.25,911 | 41,5     | 00.08,223 |
| 00:58.47,265 | (11/11) | 21 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:16.36,145 | 01.26,837 | 44,1     | 00.02,541 |
| 00:58.48,049 | (11/11) | 22 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:16.36,929 | 01.27,093 | 44,8     | 00.00,784 |
| 00:58.52,044 | (11/11) | 23 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:16.40,924 | 01.28,731 | 48,8     | 00.03,995 |
| 00:58.52,887 | (11/11) | 24 | №29 Микеле Альборето («Пола»)       | 00:16.41,767 | 01.29,077 | 49,7     | 00.00,843 |
| 00:59.04,258 | (11/11) | 25 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:16.53,138 | 01.29,397 | 1.01,054 | 00.11,371 |

00:58.49 – 66 кругов до финиша.

00:59.11 – бортовая камера Пике. По прежнему – за Чивером.

00:59.29 – 12 круг. В первой тройке разрывы несколько «гуляют», а Прост стабильно отыгрывает у них по секунде на круге.

Позади Гужелмин обошёл Модену.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 00:59.29,190 | (12/12) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:17.18,070 | 01.25,986 |          | 00.24,932 |
| 00:59.30,724 | (12/12) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:17.19,604 | 01.26,192 | 1,53     | 00.01,534 |
| 00:59.31,262 | (12/12) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:17.20,142 | 01.26,332 | 2,07     | 00.00,538 |
| 00:59.35,734 | (12/12) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:17.24,614 | 01.24,932 | 6,54     | 00.04,472 |
| 00:59.44,231 | (12/12) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:17.33,111 | 01.26,086 | 15       | 00.08,497 |
| 00:59.44,879 | (12/12) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:17.33,759 | 01.26,379 | 15,7     | 00.00,648 |
| 00:59.47,047 | (12/12) | 7  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:17.35,927 | 01.27,551 | 17,9     | 00.02,168 |
| 00:59.47,982 | (12/12) | 8  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:17.36,862 | 01.27,550 | 18,8     | 00.00,935 |
| 00:59.48,588 | (12/12) | 9  | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:17.37,468 | 01.26,916 | 19,4     | 00.00,606 |
| 00:59.50,347 | (12/12) | 10 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:17.39,227 | 01.31,267 | 21,2     | 00.01,759 |
| 00:59.51,753 | (12/12) | 11 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:17.40,633 | 01.26,955 | 22,6     | 00.01,406 |
| 00:59.52,314 | (12/12) | 12 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:17.41,194 | 01.25,470 | 23,1     | 00.00,561 |
| 00:59.54,685 | (12/12) | 13 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:17.43,565 | 01.28,065 | 25,5     | 00.02,371 |
| 00:59.54,985 | (12/12) | 14 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:17.43,865 | 01.27,680 | 25,8     | 00.00,300 |
| 00:59.55,532 | (12/12) | 15 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:17.44,412 | 01.27,817 | 26,3     | 00.00,547 |
| 00:59.56,150 | (12/12) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:17.45,030 | 01.27,738 | 27       | 00.00,618 |
| 00:59.56,842 | (12/12) | 17 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:17.45,722 | 01.27,561 | 27,7     | 00.00,692 |
| 00:59.57,531 | (12/12) | 18 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:17.46,411 | 01.26,853 | 28,3     | 00.00,689 |
| 01:00.01,555 | (12/12) | 19 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:17.50,435 | 01.25,054 | 32,4     | 00.04,024 |
| 01:00.10,535 | (12/12) | 20 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:17.59,415 | 01.25,811 | 41,3     | 00.08,980 |
| 01:00.13,350 | (12/12) | 21 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:18.02,230 | 01.26,085 | 44,2     | 00.02,815 |
| 01:00.14,155 | (12/12) | 22 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:18.03,035 | 01.26,106 | 45       | 00.00,805 |
| 01:00.20,837 | (12/12) | 23 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:18.09,717 | 01.28,793 | 51,6     | 00.06,682 |
| 01:00.21,459 | (12/12) | 24 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:18.10,339 | 01.28,572 | 52,3     | 00.00,622 |
| 01:00.32,340 | (12/12) | 25 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:18.21,220 | 01.28,082 | 1.03,150 | 00.10,881 |

00:59.40 – Хант говорит, что Сенна заметно отрывается от Бергера на главной прямой.

00:59.58 – Наннини – в боксах. Острой необходимости менять шины у него не было, просто ему надоело то, что они там все застряли за Каффи. Он счёл, что, если все рано или поздно поедут менять шины, он получит преимущество.

01:00.06 – Сенна и Бергер. Марри Уокер сообщает, что Прост показал лучший круг гонки, но на самом деле результат пятого круга Алези – лучше.

01:00.54 – 13 круг. Патресе ещё чуть-чуть оторвался от Сенны, Прост показал лучший круг, но его тут же перекрыл Мэнселл, у которого после заезда Наннини в боксы остались лишние полторы секунды до Бутсена, и он их легко наверстал. Это – показатель реального темпа.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:00.54,644 | (13/13) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:18.43,524 | 01.25,454 |          | 00.22,304 |
| 01:00.56,312 | (13/13) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:18.45,192 | 01.25,588 | 1,67     | 00.01,668 |
| 01:00.57,042 | (13/13) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:18.45,922 | 01.25,780 | 2,4      | 00.00,730 |
| 01:01.00,160 | (13/13) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:18.49,040 | 01.24,426 | 5,52     | 00.03,118 |
| 01:01.10,531 | (13/13) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:18.59,411 | 01.26,300 | 15,9     | 00.10,371 |
| 01:01.10,990 | (13/13) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:18.59,870 | 01.26,111 | 16,3     | 00.00,459 |
| 01:01.11,403 | (13/13) | 7  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:19.00,283 | 01.24,356 | 16,8     | 00.00,413 |
| 01:01.13,976 | (13/13) | 8  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:19.02,856 | 01.25,994 | 19,3     | 00.02,573 |
| 01:01.15,288 | (13/13) | 9  | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:19.04,168 | 01.26,700 | 20,6     | 00.01,312 |
| 01:01.18,862 | (13/13) | 10 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:19.07,742 | 01.27,109 | 24,2     | 00.03,574 |
| 01:01.19,138 | (13/13) | 11 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:19.08,018 | 01.26,824 | 24,5     | 00.00,276 |
| 01:01.21,727 | (13/13) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:19.10,607 | 01.27,042 | 27,1     | 00.02,589 |
| 01:01.21,982 | (13/13) | 13 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:19.10,862 | 01.26,997 | 27,3     | 00.00,255 |
| 01:01.22,434 | (13/13) | 14 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:19.11,314 | 01.26,902 | 27,8     | 00.00,452 |
| 01:01.23,331 | (13/13) | 15 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:19.12,211 | 01.27,181 | 28,7     | 00.00,897 |
| 01:01.23,837 | (13/13) | 16 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:19.12,717 | 01.26,995 | 29,2     | 00.00,506 |
| 01:01.24,266 | (13/13) | 17 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:19.13,146 | 01.26,735 | 29,6     | 00.00,429 |
| 01:01.27,326 | (13/13) | 18 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:19.16,206 | 01.25,771 | 32,7     | 00.03,060 |
| 01:01.32,359 | (13/13) | 19 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:19.21,239 | 01.42,012 | 37,7     | 00.05,033 |
| 01:01.37,308 | (13/13) | 20 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:19.26,188 | 01.26,773 | 42,7     | 00.04,949 |
| 01:01.39,748 | (13/13) | 21 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:19.28,628 | 01.26,398 | 45,1     | 00.02,440 |
| 01:01.40,786 | (13/13) | 22 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:19.29,666 | 01.26,631 | 46,1     | 00.01,038 |
| 01:01.49,179 | (13/13) | 23 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:19.38,059 | 01.28,342 | 54,5     | 00.08,393 |
| 01:01.50,216 | (13/13) | 24 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:19.39,096 | 01.28,757 | 55,6     | 00.01,037 |
| 01:01.59,948 | (13/13) | 25 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:19.48,828 | 01.27,608 | 1.05,304 | 00.09,732 |

01:01.17 – положение после 13 круга.

01:01.32 – бортовая камера Пике. Теперь перед ним – Модена, которого Чивер обогнал.

01:01.40 – Сенна и Бергер.

01:01.48 – бортовая камера Пике.

01:02.02 – лидеры.

01:02.19 – 14 круг. Патресе продолжает медленно отрываться, Прост продолжает стремительно догонять. Мэнселл упёрся в Бутсена с Каффи, и Уорик снова начал к нему приближаться. Наннини на свежих шинах показал лучший круг, выйдя из минуты и 24 секунд.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:02.19,917 | (14/14) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:20.08,797 | 01.25,273 |          | 00.19,969 |
| 01:02.21,613 | (14/14) | 2  | №1 Айртон Сenna («Макларен»)        | 00:20.10,493 | 01.25,301 | 1,7      | 00.01,696 |
| 01:02.22,403 | (14/14) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:20.11,283 | 01.25,361 | 2,49     | 00.00,790 |
| 01:02.25,010 | (14/14) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:20.13,890 | 01.24,850 | 5,09     | 00.02,607 |
| 01:02.36,948 | (14/14) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:20.25,828 | 01.26,417 | 17       | 00.11,938 |
| 01:02.37,327 | (14/14) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:20.26,207 | 01.26,337 | 17,4     | 00.00,379 |
| 01:02.37,741 | (14/14) | 7  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:20.26,621 | 01.26,338 | 17,8     | 00.00,414 |
| 01:02.39,654 | (14/14) | 8  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:20.28,534 | 01.25,678 | 19,7     | 00.01,913 |
| 01:02.41,319 | (14/14) | 9  | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:20.30,199 | 01.26,031 | 21,4     | 00.01,665 |
| 01:02.44,983 | (14/14) | 10 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:20.33,863 | 01.25,845 | 25,1     | 00.03,664 |
| 01:02.46,520 | (14/14) | 11 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:20.35,400 | 01.27,658 | 26,6     | 00.01,537 |
| 01:02.47,876 | (14/14) | 12 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:20.36,756 | 01.25,894 | 28       | 00.01,356 |
| 01:02.50,239 | (14/14) | 13 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:20.39,119 | 01.28,512 | 30,3     | 00.02,363 |
| 01:02.50,421 | (14/14) | 14 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:20.39,301 | 01.27,987 | 30,5     | 00.00,182 |
| 01:02.51,045 | (14/14) | 15 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:20.39,925 | 01.27,714 | 31,1     | 00.00,624 |
| 01:02.52,322 | (14/14) | 16 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:20.41,202 | 01.28,056 | 32,4     | 00.01,277 |
| 01:02.53,069 | (14/14) | 17 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:20.41,949 | 01.25,743 | 33,2     | 00.00,747 |
| 01:02.56,294 | (14/14) | 18 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:20.45,174 | 01.23,935 | 36,4     | 00.03,225 |
| 01:03.02,118 | (14/14) | 19 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:20.50,998 | 01.38,281 | 42,2     | 00.05,824 |
| 01:03.03,764 | (14/14) | 20 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:20.52,644 | 01.26,456 | 43,8     | 00.01,646 |
| 01:03.05,709 | (14/14) | 21 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:20.54,589 | 01.25,961 | 45,8     | 00.01,945 |
| 01:03.07,184 | (14/14) | 22 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:20.56,064 | 01.26,398 | 47,3     | 00.01,475 |
| 01:03.17,393 | (14/14) | 23 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:21.06,273 | 01.28,214 | 57,5     | 00.10,209 |
| 01:03.18,405 | (14/14) | 24 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:21.07,285 | 01.28,189 | 58,5     | 00.01,012 |
| 01:03.27,306 | (14/14) | 25 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:21.16,186 | 01.27,358 | 1.07,389 | 00.08,901 |

01:02.42 – информация о лучшем круге Мэнселла на предыдущем круге.

01:02.51 – разворот Гашо в последнем повороте, за счёт чего он пропустил Накадзиму, Йоханссона и Наннини.

01:03.02 – лидеры.

01:03.07 – Каффи, Бутсен и Мэнселл.

01:03.29 – бортовая камера Накадзимы.

01:03.38 – Каффи, Бутсен и Мэнселл.



01:03.45 – 15 круг. На трассу кое-где упали редкие капли дождя, и время на круге чуть увеличилось. Сенна чуть-чуть подобрался к Патресе, Прост ещё приблизился к Бергеру, Каффи всё больше отстал от Проста, а Уорик ещё подъехал к Мэнселлу. Пока что всё ожидаемо. Что-то принципиальное начнёт происходить, когда Бутсен и Мэнселл пройдут Каффи.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:03.45,972 | (15/15) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:21.34,852 | 01.26,055 |          | 00.18,666 |
| 01:03.47,430 | (15/15) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:21.36,310 | 01.25,817 | 1,46     | 00.01,458 |
| 01:03.48,002 | (15/15) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:21.36,882 | 01.25,599 | 2,03     | 00.00,572 |
| 01:03.49,920 | (15/15) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:21.38,800 | 01.24,910 | 3,95     | 00.01,918 |
| 01:04.02,954 | (15/15) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:21.51,834 | 01.26,006 | 17       | 00.13,034 |
| 01:04.03,302 | (15/15) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:21.52,182 | 01.25,975 | 17,3     | 00.00,348 |
| 01:04.03,689 | (15/15) | 7  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:21.52,569 | 01.25,948 | 17,7     | 00.00,387 |
| 01:04.05,558 | (15/15) | 8  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:21.54,438 | 01.25,904 | 19,6     | 00.01,869 |
| 01:04.07,701 | (15/15) | 9  | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:21.56,581 | 01.26,382 | 21,7     | 00.02,143 |
| 01:04.09,647 | (15/15) | 10 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:21.58,527 | 01.24,664 | 23,7     | 00.01,946 |
| 01:04.13,211 | (15/15) | 11 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:22.02,091 | 01.26,691 | 27,2     | 00.03,564 |
| 01:04.13,565 | (15/15) | 12 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:22.02,445 | 01.25,689 | 27,6     | 00.00,354 |
| 01:04.16,837 | (15/15) | 13 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:22.05,717 | 01.26,416 | 30,9     | 00.03,272 |
| 01:04.18,485 | (15/15) | 14 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:22.07,365 | 01.28,246 | 32,5     | 00.01,648 |
| 01:04.18,729 | (15/15) | 15 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:22.07,609 | 01.27,684 | 32,8     | 00.00,244 |
| 01:04.19,232 | (15/15) | 16 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:22.08,112 | 01.26,910 | 33,3     | 00.00,503 |
| 01:04.19,724 | (15/15) | 17 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:22.08,604 | 01.26,655 | 33,8     | 00.00,492 |
| 01:04.20,916 | (15/15) | 18 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:22.09,796 | 01.24,622 | 34,9     | 00.01,192 |
| 01:04.31,005 | (15/15) | 19 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:22.19,885 | 01.28,887 | 45       | 00.10,089 |
| 01:04.31,589 | (15/15) | 20 | №20 Эмануеле Пирро («Бенеттон»)     | 00:22.20,469 | 01.27,825 | 45,6     | 00.00,584 |
| 01:04.32,746 | (15/15) | 21 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:22.21,626 | 01.27,037 | 46,8     | 00.01,157 |
| 01:04.33,311 | (15/15) | 22 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:22.22,191 | 01.26,127 | 47,3     | 00.00,565 |
| 01:04.45,708 | (15/15) | 23 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:22.34,588 | 01.28,315 | 59,7     | 00.12,397 |
| 01:04.47,129 | (15/15) | 24 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:22.36,009 | 01.28,724 | 1.01,157 | 00.01,421 |
| 01:04.54,571 | (15/15) | 25 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:22.43,451 | 01.27,265 | 1.08,599 | 00.07,442 |

01:04.03 – Каффи продолжает на главной прямой занимать защитную позицию. Бутсен продолжает пытаться обгонять. Причём, даже уже не только перед первым поворотом, но и перед вторым. Действительно дальше ждать уже некуда. После второй попытки Бутсен несколько притормозил, и это дало повод Мэнселлу атаковать на подъёме.

01:05.12 – 16 круг. Патресе снова чуть-чуть уступил Сенне, а Прост вплотную подъехал к Бергеру. Уорик, Капелли и Гужелмин продолжают приближаться к Мэнселлу. Гужелмин был единственным, кто проехал круг за менее чем 1 мин. 25 сек. Позади Чивер обогнал Мартини, а Палмер – Модену.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:05.12,421 | (16/16) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:23.01,301 | 01.26,449 |          | 00.17,850 |
| 01:05.13,856 | (16/16) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:23.02,736 | 01.26,426 | 1,44     | 00.01,435 |
| 01:05.14,457 | (16/16) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:23.03,337 | 01.26,455 | 2,04     | 00.00,601 |
| 01:05.15,134 | (16/16) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:23.04,014 | 01.25,214 | 2,71     | 00.00,677 |
| 01:05.29,210 | (16/16) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:23.18,090 | 01.26,256 | 16,8     | 00.14,076 |
| 01:05.29,987 | (16/16) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:23.18,867 | 01.26,685 | 17,6     | 00.00,777 |
| 01:05.30,458 | (16/16) | 7  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:23.19,338 | 01.26,769 | 18       | 00.00,471 |
| 01:05.31,649 | (16/16) | 8  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:23.20,529 | 01.26,091 | 19,2     | 00.01,191 |
| 01:05.34,039 | (16/16) | 9  | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:23.22,919 | 01.26,338 | 21,6     | 00.02,390 |
| 01:05.34,479 | (16/16) | 10 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:23.23,359 | 01.24,832 | 22,1     | 00.00,440 |
| 01:05.39,937 | (16/16) | 11 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:23.28,817 | 01.26,372 | 27,5     | 00.05,458 |
| 01:05.41,744 | (16/16) | 12 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:23.30,624 | 01.28,533 | 29,3     | 00.01,807 |
| 01:05.43,010 | (16/16) | 13 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:23.31,890 | 01.26,173 | 30,6     | 00.01,266 |
| 01:05.45,442 | (16/16) | 14 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:23.34,322 | 01.26,713 | 33       | 00.02,432 |
| 01:05.47,402 | (16/16) | 15 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:23.36,282 | 01.28,917 | 35       | 00.01,960 |
| 01:05.47,658 | (16/16) | 16 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:23.36,538 | 01.28,426 | 35,2     | 00.00,256 |
| 01:05.48,163 | (16/16) | 17 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:23.37,043 | 01.28,439 | 35,7     | 00.00,505 |
| 01:05.48,529 | (16/16) | 18 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:23.37,409 | 01.27,613 | 36,1     | 00.00,366 |
| 01:05.57,401 | (16/16) | 19 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:23.46,281 | 01.26,396 | 45       | 00.08,872 |
| 01:05.58,800 | (16/16) | 20 | №20 Эмануеле Пирро («Бенеттон»)     | 00:23.47,680 | 01.27,211 | 46,4     | 00.01,399 |
| 01:05.59,489 | (16/16) | 21 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:23.48,369 | 01.26,743 | 47,1     | 00.00,689 |
| 01:06.00,035 | (16/16) | 22 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:23.48,915 | 01.26,724 | 47,6     | 00.00,546 |
| 01:06.14,272 | (16/16) | 23 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:24.03,152 | 01.28,564 | 1.01,851 | 00.14,237 |
| 01:06.15,438 | (16/16) | 24 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:24.04,318 | 01.28,309 | 1.03,017 | 00.01,166 |
| 01:06.21,618 | (16/16) | 25 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:24.10,498 | 01.27,047 | 1.09,197 | 00.06,180 |

01:05.27 – теперь уже не Бутсен терзает Каффи, а Мэнселл – Бутсена.

01:05.50 – положение после 16 кругов.

01:05.56 – атака Мэнселла! Нет.

01:06.01 – Патресе, Сенна, Бергер, Прост.

01:06.38 – 17 круг. Первая четвёрка продолжает сжиматься. Теперь можно говорить и о второй четвёрке, так как Уорик подбехал к Мэнселлу. На подходе – два «Марча». Модена продолжает терять позиции, теперь его обошёл Накадзима.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:06.38,233 | (17/17) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:24.27,113 | 01.25.812 |          | 00.16,615 |
| 01:06.39,542 | (17/17) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:24.28,422 | 01.25.686 | 1,31     | 00.01,309 |
| 01:06.40,105 | (17/17) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:24.28,985 | 01.25.648 | 1,87     | 00.00,563 |
| 01:06.40,744 | (17/17) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:24.29,624 | 01.25.610 | 2,51     | 00.00,639 |
| 01:06.55,362 | (17/17) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:24.44,242 | 01.26.152 | 17,1     | 00.14,618 |
| 01:06.55,765 | (17/17) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:24.44,645 | 01.25.778 | 17,5     | 00.00,403 |
| 01:06.56,798 | (17/17) | 7  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:24.45,678 | 01.26.340 | 18,6     | 00.01,033 |
| 01:06.57,644 | (17/17) | 8  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:24.46,524 | 01.25.995 | 19,4     | 00.00,846 |
| 01:07.00,065 | (17/17) | 9  | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:24.48,945 | 01.26.026 | 21,8     | 00.02,421 |
| 01:07.00,961 | (17/17) | 10 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:24.49,841 | 01.26.482 | 22,7     | 00.00,896 |
| 01:07.05,375 | (17/17) | 11 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:24.54,255 | 01.25.438 | 27,1     | 00.04,414 |
| 01:07.09,190 | (17/17) | 12 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:24.58,070 | 01.27.446 | 31       | 00.03,815 |
| 01:07.09,442 | (17/17) | 13 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:24.58,322 | 01.26.432 | 31,2     | 00.00,252 |
| 01:07.11,324 | (17/17) | 14 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:25.00,204 | 01.25.882 | 33,1     | 00.01,882 |
| 01:07.13,761 | (17/17) | 15 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:25.02,641 | 01.26.103 | 35,5     | 00.02,437 |
| 01:07.16,034 | (17/17) | 16 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:25.04,914 | 01.28.632 | 37,8     | 00.02,273 |
| 01:07.16,308 | (17/17) | 17 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:25.05,188 | 01.28.145 | 38,1     | 00.00,274 |
| 01:07.16,470 | (17/17) | 18 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:25.05,350 | 01.27.941 | 38,2     | 00.00,162 |
| 01:07.23,446 | (17/17) | 19 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:25.12,326 | 01.26.045 | 45,2     | 00.06,976 |
| 01:07.25,486 | (17/17) | 20 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:25.14,366 | 01.26.686 | 47,3     | 00.02,040 |
| 01:07.26,201 | (17/17) | 21 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:25.15,081 | 01.26.712 | 48       | 00.00,715 |
| 01:07.26,917 | (17/17) | 22 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:25.15,797 | 01.26.882 | 48,7     | 00.00,716 |
| 01:07.42,736 | (17/17) | 23 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:25.31,616 | 01.28.464 | 1.04,503 | 00.15,819 |
| 01:07.44,540 | (17/17) | 24 | №29 Микеле Альборето («Пола»)       | 00:25.33,420 | 01.29.102 | 1.06,307 | 00.01,804 |
| 01:07.48,630 | (17/17) | 25 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:25.37,510 | 01.27.012 | 1.10,397 | 00.04,090 |

01:07.12 – бортовая камера Пике.

01:07.18 – 60 кругов до финиша.

01:07.22 – Прост.

01:07.45 – повтор обгона Пике Мартини. Как раз концовку этого эпизода и показали в прямом эфире.

01:07.52 – лидеры.

01:08.03 – 18 круг. Две первых четвёрки продолжают сжиматься. Оказавшийся далеко позади Наннини обошёл Переса-Салу.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:08.03,712 | (18/18) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:25.52,592 | 01.25.479 |          | 00.15,082 |
| 01:08.04,624 | (18/18) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:25.53,504 | 01.25.082 | 0,91     | 00.00,912 |
| 01:08.05,511 | (18/18) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:25.54,391 | 01.25.406 | 1,8      | 00.00,887 |
| 01:08.06,025 | (18/18) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:25.54,905 | 01.25.281 | 2,31     | 00.00,514 |
| 01:08.21,239 | (18/18) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:26.10,119 | 01.25.877 | 17,5     | 00.15,214 |
| 01:08.21,778 | (18/18) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:26.10,658 | 01.26.013 | 18,1     | 00.00,539 |
| 01:08.22,419 | (18/18) | 7  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:26.11,299 | 01.25.621 | 18,7     | 00.00,641 |
| 01:08.23,614 | (18/18) | 8  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:26.12,494 | 01.25.970 | 19,9     | 00.01,195 |
| 01:08.26,012 | (18/18) | 9  | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:26.14,892 | 01.25.947 | 22,3     | 00.02,398 |
| 01:08.27,021 | (18/18) | 10 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:26.15,901 | 01.26.060 | 23,3     | 00.01,009 |
| 01:08.30,531 | (18/18) | 11 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:26.19,411 | 01.25.156 | 26,8     | 00.03,510 |
| 01:08.35,159 | (18/18) | 12 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:26.24,039 | 01.25.717 | 31,4     | 00.04,628 |
| 01:08.39,029 | (18/18) | 13 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:26.27,909 | 01.29.839 | 35,3     | 00.03,870 |
| 01:08.39,179 | (18/18) | 14 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:26.28,059 | 01.27.855 | 35,5     | 00.00,150 |
| 01:08.39,643 | (18/18) | 15 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:26.28,523 | 01.25.882 | 35,9     | 00.00,464 |
| 01:08.43,350 | (18/18) | 16 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:26.32,230 | 01.27.316 | 39,6     | 00.03,707 |
| 01:08.43,460 | (18/18) | 17 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:26.32,340 | 01.26.990 | 39,7     | 00.00,110 |
| 01:08.43,866 | (18/18) | 18 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:26.32,746 | 01.27.558 | 40,2     | 00.00,406 |
| 01:08.49,912 | (18/18) | 19 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:26.38,792 | 01.26.466 | 46,2     | 00.06,046 |
| 01:08.53,045 | (18/18) | 20 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:26.41,925 | 01.27.559 | 49,3     | 00.03,133 |
| 01:08.53,619 | (18/18) | 21 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:26.42,499 | 01.27.418 | 49,9     | 00.00,574 |
| 01:08.54,086 | (18/18) | 22 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:26.42,966 | 01.27.169 | 50,4     | 00.00,467 |
| 01:09.11,073 | (18/18) | 23 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:26.59,953 | 01.28.337 | 1.07,361 | 00.16,987 |
| 01:09.12,948 | (18/18) | 24 | №29 Микеле Альборето («Пола»)       | 00:27.01,828 | 01.28.408 | 1.09,236 | 00.01,875 |
| 01:09.16,634 | (18/18) | 25 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:27.05,514 | 01.28.004 | 1.12,922 | 00.03,686 |

01:09.29 – 19 круг. Ситуация в первой четвёрке – на экране: Сенна подъехал к Патрезе вплотную, как и Прост – к Бергеру. Позади Мэнселл насаждает на Бутсена. Позже он говорил, что первые кругов 20 для него прошли спокойно, а потом ему надоело, и он поднажал.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:09.29,465 | (19/19) | 1  | №6 Риккардо Патрезе («Уильямс»)     | 00:27.18,345 | 01.25,753 |          | 00.12,831 |
| 01:09.29,978 | (19/19) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:27.18,858 | 01.25,354 | 0,51     | 00.00,513 |
| 01:09.30,810 | (19/19) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:27.19,690 | 01.25,299 | 1,35     | 00.00,832 |
| 01:09.31,711 | (19/19) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:27.20,591 | 01.25,686 | 2,25     | 00.00,901 |
| 01:09.46,698 | (19/19) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:27.35,578 | 01.25,459 | 17,2     | 00.14,987 |
| 01:09.47,334 | (19/19) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:27.36,214 | 01.25,556 | 17,9     | 00.00,636 |
| 01:09.47,788 | (19/19) | 7  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:27.36,668 | 01.25,369 | 18,3     | 00.00,454 |
| 01:09.49,261 | (19/19) | 8  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:27.38,141 | 01.25,647 | 19,8     | 00.01,473 |
| 01:09.51,722 | (19/19) | 9  | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:27.40,602 | 01.25,710 | 22,3     | 00.02,461 |
| 01:09.53,252 | (19/19) | 10 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:27.42,132 | 01.26,231 | 23,8     | 00.01,530 |
| 01:09.55,648 | (19/19) | 11 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:27.44,528 | 01.25,117 | 26,2     | 00.02,396 |
| 01:10.00,697 | (19/19) | 12 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:27.49,577 | 01.25,538 | 31,2     | 00.05,049 |
| 01:10.06,028 | (19/19) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:27.54,908 | 01.26,849 | 36,6     | 00.05,331 |
| 01:10.06,599 | (19/19) | 14 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:27.55,479 | 01.26,956 | 37,1     | 00.00,571 |
| 01:10.10,845 | (19/19) | 15 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:27.59,725 | 01.27,385 | 41,4     | 00.04,246 |
| 01:10.12,703 | (19/19) | 16 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:28.01,583 | 01.29,353 | 43,2     | 00.01,858 |
| 01:10.12,799 | (19/19) | 17 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:28.01,679 | 01.28,933 | 43,3     | 00.00,096 |
| 01:10.17,557 | (19/19) | 18 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:28.06,437 | 01.27,645 | 48,1     | 00.04,758 |
| 01:10.19,797 | (19/19) | 19 | №23 Пьерлуиджи Мартини («Минарди»)  | 00:28.08,677 | 01.40,768 | 50,3     | 00.02,240 |
| 01:10.20,687 | (19/19) | 20 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:28.09,567 | 01.27,642 | 51,2     | 00.00,890 |
| 01:10.21,397 | (19/19) | 21 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:28.10,277 | 01.27,778 | 51,9     | 00.00,710 |
| 01:10.21,967 | (19/19) | 22 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:28.10,847 | 01.27,881 | 52,5     | 00.00,570 |
| 01:10.40,860 | (19/19) | 23 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:28.29,740 | 01.29,787 | 1.11,395 | 00.18,893 |
| 01:10.42,705 | (19/19) | 24 | №29 Микеле Альборето («Пола»)       | 00:28.31,585 | 01.29,757 | 1.13,240 | 00.01,845 |
| 01:10.47,728 | (19/19) | 25 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:28.36,608 | 01.31,094 | 1.18,263 | 00.05,023 |

01:09.32 – бортовая камера Накадзимы. Преследует Палмера и тут же обгоняет его. Теперь впереди – Пике.

01:09.48 – Каффи, Бутсен, Мэнселл.

01:09.52 – проблема у Мартини. Его обходят Наннини, Модена и Йоханссон.

01:10.09 – Йоханссон идёт на обгон Модены в то время как Мартини заезжает в боксы.

01:10.25 – на «Минарди» горит правый задний тормоз из-за разрушившегося подшипника

01:10.49 – замедленный повтор инцидента.

01:10.56 – 20 круг. За всеми этими событиями пропустили, как Мэнселл обогнал Бутсена.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:10.56,616 | (20/20) | 1  | №6 Риккардо Патрезе («Уильямс»)     | 00:28.45,496 | 01.27,151 |          | 00.08,888 |
| 01:10.57,192 | (20/20) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:28.46,072 | 01.27,214 | 0,58     | 00.00,576 |
| 01:10.57,826 | (20/20) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:28.46,706 | 01.27,016 | 1,21     | 00.00,634 |
| 01:10.58,847 | (20/20) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:28.47,727 | 01.27,136 | 2,23     | 00.01,021 |
| 01:11.14,622 | (20/20) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:29.03,502 | 01.27,924 | 18       | 00.15,775 |
| 01:11.15,162 | (20/20) | 6  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:29.04,042 | 01.27,374 | 18,5     | 00.00,540 |
| 01:11.15,710 | (20/20) | 7  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:29.04,590 | 01.28,376 | 19,1     | 00.00,548 |
| 01:11.16,186 | (20/20) | 8  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:29.05,066 | 01.26,925 | 19,6     | 00.00,476 |
| 01:11.19,111 | (20/20) | 9  | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:29.07,991 | 01.27,389 | 22,5     | 00.02,925 |
| 01:11.21,283 | (20/20) | 10 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:29.10,163 | 01.28,031 | 24,7     | 00.02,172 |
| 01:11.21,617 | (20/20) | 11 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:29.10,497 | 01.25,969 | 25       | 00.00,334 |
| 01:11.26,839 | (20/20) | 12 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:29.15,719 | 01.26,142 | 30,2     | 00.05,222 |
| 01:11.33,553 | (20/20) | 13 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:29.22,433 | 01.26,954 | 36,9     | 00.06,714 |
| 01:11.37,390 | (20/20) | 14 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:29.26,270 | 01.26,545 | 40,8     | 00.03,837 |
| 01:11.39,728 | (20/20) | 15 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:29.28,608 | 01.26,929 | 43,1     | 00.02,338 |
| 01:11.44,964 | (20/20) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:29.33,844 | 01.38,936 | 48,3     | 00.05,236 |
| 01:11.45,555 | (20/20) | 17 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:29.34,435 | 01.32,852 | 48,9     | 00.00,591 |
| 01:11.45,815 | (20/20) | 18 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:29.34,695 | 01.28,258 | 49,2     | 00.00,260 |
| 01:11.48,462 | (20/20) | 19 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:29.37,342 | 01.27,775 | 51,8     | 00.02,647 |
| 01:11.49,029 | (20/20) | 20 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:29.37,909 | 01.27,632 | 52,4     | 00.00,567 |
| 01:11.49,742 | (20/20) | 21 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:29.38,622 | 01.27,775 | 53,1     | 00.00,713 |
| 01:12.10,562 | (20/20) | 22 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:29.59,442 | 01.29,702 | 1.13,946 | 00.20,820 |
| 01:12.11,302 | (20/20) | 23 | №29 Микеле Альборето («Пола»)       | 00:30.00,182 | 01.28,597 | 1.14,686 | 00.00,740 |

01:11.02 – лидеры.

01:11.25 – положение после 20 круга. На этом плане Сенна чуть подотстал от Патрезе, хотя в первом повороте был ближе.

01:11.46 – впереди появился первый потенциальный круговой – Гинцани.

01:12.03 – Гинцани едет медленно, всех пропускает и заезжает в боксы – это сход.

01:12.22 – 21 круг. Ничего не происходило.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:12.22,465 | (21/21) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:30.11,345 | 01.25,849 |          | 00.11,163 |
| 01:12.23,115 | (21/21) | 2  | №1 Айртон Сenna («Макларен»)        | 00:30.11,995 | 01.25,923 | 0,65     | 00.00,650 |
| 01:12.23,794 | (21/21) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:30.12,674 | 01.25,968 | 1,33     | 00.00,679 |
| 01:12.24,568 | (21/21) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:30.13,448 | 01.25,721 | 2,1      | 00.00,774 |
| 01:12.34,802 | (20/21) | 24 | №18 Пьеркарло Гинцани («Озелла»)    | 00:30.23,682 | 01.47,074 | 1 круг   | 00.10,234 |
| 01:12.41,172 | (21/21) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:30.30,052 | 01.26,550 | 18,7     | 00.06,370 |
| 01:12.41,857 | (21/21) | 6  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:30.30,737 | 01.26,695 | 19,4     | 00.00,685 |
| 01:12.42,471 | (21/21) | 7  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:30.31,351 | 01.26,761 | 20       | 00.00,614 |
| 01:12.43,187 | (21/21) | 8  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:30.32,067 | 01.27,001 | 20,7     | 00.00,716 |
| 01:12.45,522 | (21/21) | 9  | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:30.34,402 | 01.26,411 | 23,1     | 00.02,335 |
| 01:12.47,042 | (21/21) | 10 | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:30.35,922 | 01.25,759 | 24,6     | 00.01,520 |
| 01:12.47,735 | (21/21) | 11 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:30.36,615 | 01.26,118 | 25,3     | 00.00,693 |
| 01:12.52,382 | (21/21) | 12 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:30.41,262 | 01.25,543 | 29,9     | 00.04,647 |
| 01:12.58,456 | (21/21) | 13 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:30.47,336 | 01.24,903 | 36       | 00.06,074 |
| 01:13.02,798 | (21/21) | 14 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:30.51,678 | 01.25,408 | 40,3     | 00.04,342 |
| 01:13.05,066 | (21/21) | 15 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:30.53,946 | 01.25,338 | 42,6     | 00.02,268 |
| 01:13.13,486 | (21/21) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:31.02,366 | 01.28,522 | 51       | 00.08,420 |
| 01:13.14,076 | (21/21) | 17 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:31.02,956 | 01.28,521 | 51,6     | 00.00,590 |
| 01:13.15,363 | (21/21) | 18 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:31.04,243 | 01.29,548 | 52,9     | 00.01,287 |
| 01:13.16,050 | (21/21) | 19 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:31.04,930 | 01.27,588 | 53,6     | 00.00,687 |
| 01:13.16,768 | (21/21) | 20 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:31.05,648 | 01.27,739 | 54,3     | 00.00,718 |
| 01:13.17,566 | (21/21) | 21 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:31.06,446 | 01.27,824 | 55,1     | 00.00,798 |
| 01:13.39,709 | (21/21) | 22 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:31.28,589 | 01.29,147 | 1.17,244 | 00.22,143 |
| 01:13.40,125 | (21/21) | 23 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:31.29,005 | 01.28,823 | 1.17,660 | 00.00,416 |

01:12.39 – Каффи, Мэнселл, Бутсен, Уорик. Чуть дальше – Капелли и Гужелмин. Мэнселл пока даже не атакует.



01:12.54 – лидеры.

01:13.04 – Гинцани в боксах. Это сход из-за отказа электросистемы.

01:13.16 – Мэнселл – впереди Каффи! Где произошёл обгон? Второй раз подряд пропускают.

01:13.28 – лидеры.

01:13.48 – 22 круг. Прост вплотную приблизился к Бергеру и даже атаковал в конце стартовой прямой.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:13.48,122 | (22/22) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:31.37,002 | 01.25,657 |          | 00.07,997 |
| 01:13.48,812 | (22/22) | 2  | №1 Айртон Сenna («Макларен»)        | 00:31.37,692 | 01.25,697 | 0,69     | 00.00,690 |
| 01:13.49,743 | (22/22) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:31.38,623 | 01.25,949 | 1,62     | 00.00,931 |
| 01:13.50,038 | (22/22) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:31.38,918 | 01.25,470 | 1,92     | 00.00,295 |
| 01:14.07,864 | (22/22) | 5  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:31.56,744 | 01.26,007 | 19,7     | 00.17,826 |
| 01:14.09,609 | (22/22) | 6  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:31.58,489 | 01.28,437 | 21,5     | 00.01,745 |
| 01:14.10,346 | (22/22) | 7  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:31.59,226 | 01.27,159 | 22,2     | 00.00,737 |
| 01:14.12,041 | (22/22) | 8  | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:32.00,921 | 01.26,519 | 23,9     | 00.01,695 |
| 01:14.13,253 | (22/22) | 9  | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:32.02,133 | 01.26,211 | 25,1     | 00.01,212 |
| 01:14.13,615 | (22/22) | 10 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:32.02,495 | 01.25,880 | 25,5     | 00.00,362 |
| 01:14.15,096 | (22/22) | 11 | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:32.03,976 | 01.32,625 | 27       | 00.01,481 |
| 01:14.17,838 | (22/22) | 12 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:32.06,718 | 01.25,456 | 29,7     | 00.02,742 |
| 01:14.25,566 | (22/22) | 13 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:32.14,446 | 01.27,110 | 37,4     | 00.07,728 |
| 01:14.28,140 | (22/22) | 14 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:32.17,020 | 01.25,342 | 40       | 00.02,574 |
| 01:14.30,698 | (22/22) | 15 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:32.19,578 | 01.25,632 | 42,6     | 00.02,558 |
| 01:14.41,090 | (22/22) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:32.29,970 | 01.27,604 | 53       | 00.10,392 |
| 01:14.42,068 | (22/22) | 17 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:32.30,948 | 01.27,992 | 53,9     | 00.00,978 |
| 01:14.42,433 | (22/22) | 18 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:32.31,313 | 01.27,070 | 54,3     | 00.00,365 |
| 01:14.42,846 | (22/22) | 19 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:32.31,726 | 01.26,796 | 54,7     | 00.00,413 |
| 01:14.43,613 | (22/22) | 20 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:32.32,493 | 01.26,845 | 55,5     | 00.00,767 |
| 01:14.44,257 | (22/22) | 21 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:32.33,137 | 01.26,691 | 56,1     | 00.00,644 |
| 01:15.07,710 | (22/22) | 22 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:32.56,590 | 01.28,001 | 1.19,588 | 00.23,453 |
| 01:15.08,389 | (22/22) | 23 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:32.57,269 | 01.28,264 | 1.20,267 | 00.00,679 |

01:14.19 – замедленный повтор обгона Мэнселлом Каффи. Не зря он раньше пробовал именно здесь обгонять.

01:14.32 – Бутсен выезжает из боксов. Он никак не мог обогнать Каффи, поэтому решил остановиться для смены шин раньше и потом ехать быстрее в свободном пространстве.

01:14.40 – лидеры.

01:14.59 – 55 кругов до финиша.

01:15.13 – 23 круг. Мэнселл вырвался на оперативный просто и сразу проехал круг на 2 секунды (!) быстрее и на полторы – быстрее лидеров, до которых ему осталось 15 секунд.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:15.13,877 | (23/23) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:33.02,757 | 01.25,755 |          | 00.05,488 |
| 01:15.14,565 | (23/23) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:33.03,445 | 01.25,753 | 0,69     | 00.00,688 |
| 01:15.15,365 | (23/23) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:33.04,245 | 01.25,622 | 1,49     | 00.00,800 |
| 01:15.16,235 | (23/23) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:33.05,115 | 01.26,197 | 2,36     | 00.00,870 |
| 01:15.32,009 | (23/23) | 5  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:33.20,889 | 01.24,145 | 18,1     | 00.15,774 |
| 01:15.36,260 | (23/23) | 6  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:33.25,140 | 01.26,651 | 22,4     | 00.04,251 |
| 01:15.36,985 | (23/23) | 7  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:33.25,865 | 01.26,639 | 23,1     | 00.00,725 |
| 01:15.37,818 | (23/23) | 8  | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:33.26,698 | 01.25,777 | 23,9     | 00.00,833 |
| 01:15.39,040 | (23/23) | 9  | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:33.27,920 | 01.25,787 | 25,2     | 00.01,222 |
| 01:15.39,475 | (23/23) | 10 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:33.28,355 | 01.25,860 | 25,6     | 00.00,435 |
| 01:15.43,187 | (23/23) | 11 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:33.32,067 | 01.25,349 | 29,3     | 00.03,712 |
| 01:15.52,640 | (23/23) | 12 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:33.41,520 | 01.27,074 | 38,8     | 00.09,453 |
| 01:15.53,306 | (23/23) | 13 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:33.42,186 | 01.25,166 | 39,4     | 00.00,666 |
| 01:15.55,721 | (23/23) | 14 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:33.44,601 | 01.25,023 | 41,8     | 00.02,415 |
| 01:16.00,778 | (23/23) | 15 | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:33.49,658 | 01.45,682 | 46,9     | 00.05,057 |
| 01:16.08,555 | (23/23) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:33.57,435 | 01.27,465 | 54,7     | 00.07,777 |
| 01:16.09,323 | (23/23) | 17 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:33.58,203 | 01.27,255 | 55,4     | 00.00,768 |
| 01:16.09,849 | (23/23) | 18 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:33.58,729 | 01.27,416 | 56       | 00.00,526 |
| 01:16.10,171 | (23/23) | 19 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:33.59,051 | 01.27,325 | 56,3     | 00.00,322 |
| 01:16.10,788 | (23/23) | 20 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:33.59,668 | 01.27,175 | 56,9     | 00.00,617 |
| 01:16.11,713 | (23/23) | 21 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:34.00,593 | 01.27,456 | 57,8     | 00.00,925 |
| 01:16.36,001 | (23/23) | 22 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:34.24,881 | 01.28,291 | 1.22,124 | 00.24,288 |
| 01:16.36,479 | (23/23) | 23 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:34.25,359 | 01.28,090 | 1.22,602 | 00.00,478 |

01:15.48 – положение после 23 кругов.

01:16.10 – потенциальные первые круговые Перес-Сала и Альборето.

01:16.39 – 24 круг. Мэнселл показал лучший круг и сократил отставание более чем на 3 секунды до 13 секунд.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:16.39,608 | (24/24) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:34.28,488 | 01.25,731 |          | 00.03,129 |
| 01:16.40,099 | (24/24) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:34.28,979 | 01.25,534 | 0,49     | 00.00,491 |
| 01:16.40,786 | (24/24) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:34.29,666 | 01.25,421 | 1,18     | 00.00,687 |
| 01:16.41,787 | (24/24) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:34.30,667 | 01.25,552 | 2,18     | 00.01,001 |
| 01:16.55,347 | (24/24) | 5  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:34.44,227 | 01.23,338 | 15,7     | 00.13,560 |
| 01:17.01,532 | (24/24) | 6  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:34.50,412 | 01.25,272 | 21,9     | 00.06,185 |
| 01:17.02,769 | (24/24) | 7  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:34.51,649 | 01.25,784 | 23,2     | 00.01,237 |
| 01:17.03,751 | (24/24) | 8  | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:34.52,631 | 01.25,933 | 24,1     | 00.00,982 |
| 01:17.04,548 | (24/24) | 9  | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:34.53,428 | 01.25,508 | 24,9     | 00.00,797 |
| 01:17.05,120 | (24/24) | 10 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:34.54,000 | 01.25,645 | 25,5     | 00.00,572 |
| 01:17.08,504 | (24/24) | 11 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:34.57,384 | 01.25,317 | 28,9     | 00.03,384 |
| 01:17.19,224 | (24/24) | 12 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:35.08,104 | 01.26,584 | 39,6     | 00.10,720 |
| 01:17.19,489 | (24/24) | 13 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:35.08,369 | 01.26,183 | 39,9     | 00.00,265 |
| 01:17.20,963 | (24/24) | 14 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:35.09,843 | 01.25,242 | 41,4     | 00.01,474 |
| 01:17.25,331 | (24/24) | 15 | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:35.14,211 | 01.24,553 | 45,7     | 00.04,368 |
| 01:17.35,408 | (24/24) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:35.24,288 | 01.26,853 | 55,8     | 00.10,077 |
| 01:17.36,270 | (24/24) | 17 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:35.25,150 | 01.26,947 | 56,7     | 00.00,862 |
| 01:17.36,795 | (24/24) | 18 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:35.25,675 | 01.26,946 | 57,2     | 00.00,525 |
| 01:17.37,209 | (24/24) | 19 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:35.26,089 | 01.27,038 | 57,6     | 00.00,414 |
| 01:17.37,978 | (24/24) | 20 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:35.26,858 | 01.27,190 | 58,4     | 00.00,769 |
| 01:17.39,096 | (24/24) | 21 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:35.27,976 | 01.27,383 | 59,5     | 00.01,118 |
| 01:18.03,840 | (24/24) | 22 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:35.52,720 | 01.27,839 | 1.24,232 | 00.24,744 |
| 01:18.04,319 | (24/24) | 23 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:35.53,199 | 01.27,840 | 1.24,711 | 00.00,479 |

01:16.43 – в группе лидеров Прост немного отстал, а Сенна демонстрирует намерение обогнать Патресе. Могут возникнуть сюрпризы при обгоне круговых.

01:17.34 – информация о лучшем круге Мэнселла.

01:17.58 – Мэнселл в гордом одиночестве.



01:18.05 – 25 круг. Мэнселл хоть и не улучшил свой круг, но отыграл ещё 2 секунды и отстаёт на 11 сек.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:18.05,756 | (25/25) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:35.54,636 | 01.26,148 |          | 00.01,437 |
| 01:18.06,224 | (25/25) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:35.55,104 | 01.26,125 | 0,47     | 00.00,468 |
| 01:18.06,880 | (25/25) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:35.55,760 | 01.26,094 | 1,12     | 00.00,656 |
| 01:18.07,596 | (25/25) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:35.56,476 | 01.25,809 | 1,84     | 00.00,716 |
| 01:18.18,858 | (25/25) | 5  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:36.07,738 | 01.23,511 | 13,1     | 00.11,262 |
| 01:18.27,132 | (25/25) | 6  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:36.16,012 | 01.25,600 | 21,4     | 00.08,274 |
| 01:18.29,042 | (25/25) | 7  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:36.17,922 | 01.26,273 | 23,3     | 00.01,910 |
| 01:18.30,234 | (25/25) | 8  | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:36.19,114 | 01.26,483 | 24,5     | 00.01,192 |
| 01:18.30,788 | (25/25) | 9  | №15 Маурисио Гузелмин («Марч»)      | 00:36.19,668 | 01.26,240 | 25       | 00.00,554 |
| 01:18.31,280 | (25/25) | 10 | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:36.20,160 | 01.26,160 | 25,5     | 00.00,492 |
| 01:18.34,440 | (25/25) | 11 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:36.23,320 | 01.25,936 | 28,7     | 00.03,160 |
| 01:18.44,702 | (25/25) | 12 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:36.33,582 | 01.25,213 | 38,9     | 00.10,262 |
| 01:18.46,599 | (25/25) | 13 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:36.35,479 | 01.27,375 | 40,8     | 00.01,897 |
| 01:18.46,954 | (25/25) | 14 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:36.35,834 | 01.25,991 | 41,2     | 00.00,355 |
| 01:18.49,522 | (25/25) | 15 | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:36.38,402 | 01.24,191 | 43,8     | 00.02,568 |
| 01:19.02,220 | (25/25) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:36.51,100 | 01.26,812 | 56,5     | 00.12,698 |
| 01:19.02,774 | (25/25) | 17 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:36.51,654 | 01.26,504 | 57       | 00.00,554 |
| 01:19.03,707 | (25/25) | 18 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:36.52,587 | 01.26,912 | 58       | 00.00,933 |
| 01:19.04,051 | (25/25) | 19 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:36.52,931 | 01.26,842 | 58,3     | 00.00,344 |
| 01:19.04,881 | (25/25) | 20 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:36.53,761 | 01.26,903 | 59,1     | 00.00,830 |
| 01:19.06,217 | (25/25) | 21 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:36.55,097 | 01.27,121 | 1.00,461 | 00.01,336 |
| 01:19.32,012 | (25/25) | 22 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:37.20,892 | 01.28,172 | 1.26,256 | 00.25,795 |

01:18.17 – лидеры догоняют круговых.

01:18.29 – Альборето аккуратно уходит с траектории, но слишком рано, и к повороту успеваеt пропустить только Патресе.

Навряд ли в том был коварный план помочь соотечественнику. Сенна уперся в Альборето, и Бергер попытался его пройти. Вот и сюрпризы с круговыми.

01:18.49 – положение после 25 круга.

01:19.04 – замедленный повтор инцидента.

01:19.17 – Капелли вне трассы.

01:19.32 – 26 круг. Патресе обогнал Переса-Салу на торможении в первом повороте. Мэнселл отыграл ещё 2 сек. у Проста.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:19.32,269 | (26/26) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:37.21,149 | 01.26,513 |          | 00.00,257 |
| 01:19.32,890 | (26/26) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:37.21,770 | 01.26,666 | 0,62     | 00.00,621 |
| 01:19.33,876 | (26/26) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:37.22,756 | 01.26,996 | 1,61     | 00.00,986 |
| 01:19.35,108 | (26/26) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:37.23,988 | 01.27,512 | 2,84     | 00.01,232 |
| 01:19.37,907 | (25/26) | 23 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:37.26,787 | 01.33,588 | 1 круг   | 00.02,799 |
| 01:19.44,611 | (26/26) | 5  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:37.33,491 | 01.25,753 | 12,3     | 00.06,704 |
| 01:19.53,152 | (26/26) | 6  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:37.42,032 | 01.26,020 | 20,9     | 00.08,541 |
| 01:19.54,612 | (26/26) | 7  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:37.43,492 | 01.25,570 | 22,3     | 00.01,460 |
| 01:19.56,858 | (26/26) | 8  | №15 Маурисио Гузелмин («Марч»)      | 00:37.45,738 | 01.26,070 | 24,6     | 00.02,246 |
| 01:19.57,523 | (26/26) | 9  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:37.46,403 | 01.26,243 | 25,3     | 00.00,665 |
| 01:20.00,085 | (26/26) | 10 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:37.48,965 | 01.25,645 | 27,8     | 00.02,562 |
| 01:20.10,583 | (26/26) | 11 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:37.59,463 | 01.25,881 | 38,3     | 00.10,498 |
| 01:20.12,526 | (26/26) | 12 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:38.01,406 | 01.25,927 | 40,3     | 00.01,943 |
| 01:20.13,260 | (26/26) | 13 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:38.02,140 | 01.26,306 | 41       | 00.00,734 |
| 01:20.13,849 | (26/26) | 14 | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:38.02,729 | 01.24,327 | 41,6     | 00.00,589 |
| 01:20.24,004 | (26/26) | 15 | №16 Иван Капелли («Марч»)           | 00:38.12,884 | 01.53,770 | 51,7     | 00.10,155 |
| 01:20.28,694 | (26/26) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:38.17,574 | 01.26,474 | 56,4     | 00.04,690 |
| 01:20.29,497 | (26/26) | 17 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:38.18,377 | 01.26,723 | 57,2     | 00.00,803 |
| 01:20.30,038 | (26/26) | 18 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:38.18,918 | 01.26,331 | 57,8     | 00.00,541 |
| 01:20.31,034 | (26/26) | 19 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:38.19,914 | 01.26,983 | 58,8     | 00.00,996 |
| 01:20.32,046 | (26/26) | 20 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:38.20,926 | 01.27,165 | 59,8     | 00.01,012 |
| 01:20.32,709 | (26/26) | 21 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:38.21,589 | 01.26,492 | 1.00,440 | 00.00,663 |



01:19.44 – Перес-Сала пропускает Сенну и отсекает Бергера, который проходит испанца на подъёме. Но Патресе не удалось сильно оторваться, и Сенна быстро его настиг. Это говорит о том, что Патресе потерял преимущество в скорости, а обгонять здесь сложно.

01:20.17 – с этой камеры видно, что Прост тоже обогнал Переса-Салу, а позади уже приехал Мэнселл.

01:20.32 – Капелли в боксах. Шины не меняют, сняли заднее левое колесо и что-то изучают.

01:20.58 – 27 круг. Мэнселл ещё на 2 секунды приблизился к Просту, но у Патресе отыграл только секунду.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:20.58,389 | (27/27) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:38.47,269 | 01.26,120 |          | 00.25,680 |
| 01:20.59,227 | (27/27) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:38.48,107 | 01.26,337 | 0,84     | 00.00,838 |
| 01:20.59,863 | (27/27) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:38.48,743 | 01.25,987 | 1,47     | 00.00,636 |
| 01:21.01,591 | (27/27) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:38.50,471 | 01.26,483 | 3,2      | 00.01,728 |
| 01:21.04,136 | (26/27) | 22 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:38.53,016 | 01.32,124 | 1 круг   | 00.02,545 |
| 01:21.08,727 | (26/27) | 23 | №29 Микеле Альборето («Лола»)       | 00:38.57,607 | 01.30,820 | 1 круг   | 00.04,591 |
| 01:21.09,709 | (27/27) | 5  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:38.58,589 | 01.25,098 | 11,3     | 00.00,982 |
| 01:21.19,004 | (27/27) | 6  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:39.07,884 | 01.25,852 | 20,6     | 00.09,295 |
| 01:21.20,260 | (27/27) | 7  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:39.09,140 | 01.25,648 | 21,9     | 00.01,256 |
| 01:21.22,071 | (27/27) | 8  | №15 Маурисио Гужелмин («Марч»)      | 00:39.10,951 | 01.25,213 | 23,7     | 00.01,811 |
| 01:21.22,673 | (27/27) | 9  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:39.11,553 | 01.25,150 | 24,3     | 00.00,602 |
| 01:21.25,680 | (27/27) | 10 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:39.14,560 | 01.25,595 | 27,3     | 00.03,007 |
| 01:21.35,721 | (27/27) | 11 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:39.24,601 | 01.25,138 | 37,3     | 00.10,041 |
| 01:21.40,301 | (27/27) | 12 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:39.29,181 | 01.27,775 | 41,9     | 00.04,580 |
| 01:21.40,725 | (27/27) | 13 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:39.29,605 | 01.27,465 | 42,3     | 00.00,424 |
| 01:21.41,170 | (27/27) | 14 | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:39.30,050 | 01.27,321 | 42,8     | 00.00,445 |
| 01:21.55,203 | (27/27) | 15 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:39.44,083 | 01.26,509 | 56,8     | 00.14,033 |
| 01:21.55,981 | (27/27) | 16 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:39.44,861 | 01.26,484 | 57,6     | 00.00,778 |
| 01:21.56,445 | (27/27) | 17 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:39.45,325 | 01.26,407 | 58,1     | 00.00,464 |
| 01:21.57,489 | (27/27) | 18 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:39.46,369 | 01.26,455 | 59,1     | 00.01,044 |
| 01:21.58,932 | (27/27) | 19 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:39.47,812 | 01.26,886 | 1.00,543 | 00.01,443 |
| 01:21.59,920 | (27/27) | 20 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:39.48,800 | 01.27,211 | 1.01,531 | 00.00,988 |

01:21.17 – Альборето останавливается на выезде из боксов (отказ двигателя). На фоне механики «Оникса» (?) готовят шины для пит-стопа.

01:21.29 – лидеры.

01:21.35 – «Марч» Капелли закатывают в боксы уже без гонщика. Нашли, что на задней левой полуоси срезаны шлицы.

01:21.41 – лидеры.

01:21.52 – Альборето выбрался из машины.

01:22.12 – лидеры.

01:22.23 – 28 круг. Патресе в итоге хорошо оторвался от Сенны, а Мэнселл выиграл у него всего полсекунды, но ещё не обогнал Переса-Салу.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:22.23,432 | (28/28) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:40.12,312 | 01.25,043 |          | 00.23,512 |
| 01:22.25,074 | (28/28) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:40.13,954 | 01.25,847 | 1,64     | 00.01,642 |
| 01:22.25,777 | (28/28) | 3  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:40.14,657 | 01.25,914 | 2,35     | 00.00,703 |
| 01:22.26,573 | (28/28) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:40.15,453 | 01.24,982 | 3,14     | 00.00,796 |
| 01:22.32,707 | (27/28) | 21 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:40.21,587 | 01.28,571 | 1 круг   | 00.06,134 |
| 01:22.34,188 | (28/28) | 5  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:40.23,068 | 01.24,479 | 10,8     | 00.01,481 |
| 01:22.44,831 | (28/28) | 6  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:40.33,711 | 01.25,827 | 21,4     | 00.10,643 |
| 01:22.46,063 | (28/28) | 7  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:40.34,943 | 01.25,803 | 22,6     | 00.01,232 |
| 01:22.47,898 | (28/28) | 8  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:40.36,778 | 01.25,225 | 24,5     | 00.01,835 |
| 01:22.51,426 | (28/28) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:40.40,306 | 01.25,746 | 28       | 00.03,528 |
| 01:23.00,853 | (28/28) | 10 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:40.49,733 | 01.25,132 | 37,4     | 00.09,427 |
| 01:23.06,204 | (28/28) | 11 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:40.55,084 | 01.25,903 | 42,8     | 00.05,351 |
| 01:23.06,945 | (28/28) | 12 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:40.55,825 | 01.26,220 | 43,5     | 00.00,741 |
| 01:23.07,313 | (28/28) | 13 | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:40.56,193 | 01.26,143 | 43,9     | 00.00,368 |
| 01:23.21,646 | (28/28) | 14 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:41.10,526 | 01.26,443 | 58,2     | 00.14,333 |
| 01:23.22,336 | (28/28) | 15 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:41.11,216 | 01.26,355 | 58,9     | 00.00,690 |
| 01:23.23,302 | (28/28) | 16 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:41.12,182 | 01.26,857 | 59,9     | 00.00,966 |
| 01:23.23,965 | (28/28) | 17 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:41.12,845 | 01.26,476 | 1.00,533 | 00.00,663 |
| 01:23.25,527 | (28/28) | 18 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:41.14,407 | 01.26,595 | 1.02,095 | 00.01,562 |
| 01:23.26,266 | (28/28) | 19 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:41.15,146 | 01.26,346 | 1.02,834 | 00.00,739 |

01:22.45 – Гужелмин медленно едет с поднятой рукой. У него закоротила электросистема из-за электронасоса, который он попросил установить ему для подачи питьевой жидкости. Мимо проезжает Наннини.

01:22.46 – Пике.

01:22.50 – бортовая камера Пике.

01:22.59 – сход Гужелмина перед заездом в боксы. Мимо проезжают Палмер, Модена, Гашо, Пирро, Брандл и Алези. Оба «Марча» покинули гонку с разницей в круг.

01:23.15 – лидеры. Мэнселла пока не видно.

01:23.41 – Бергер едет в боксы!

01:23.48 – 29 круг. Мэнселл немного сократил отставание от Патрезе. Наннини уже едет медленнее лидеров. Бутсен застрял за Йоханссоном, поэтому его истинный темп неизвестен.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:23.48,415 | (29/29) | 1  | №6 Риккардо Патрезе («Уильямс»)     | 00:41.37,295 | 01.24.983 |          | 00.22,149 |
| 01:23.50,064 | (29/29) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:41.38,944 | 01.24.990 | 1,65     | 00.01,649 |
| 01:23.51,630 | (29/29) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:41.40,510 | 01.25,057 | 3,22     | 00.01,566 |
| 01:23.55,405 | (29/29) | 4  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:41.44,285 | 01.29,628 | 6,99     | 00.03,775 |
| 01:23.58,449 | (29/29) | 5  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:41.47,329 | 01.24,261 | 10       | 00.03,044 |
| 01:24.02,235 | (28/29) | 20 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:41.51,115 | 01.29,528 | 1 круг   | 00.03,786 |
| 01:24.10,907 | (29/29) | 6  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:41.59,787 | 01.26,076 | 22,5     | 00.08,672 |
| 01:24.11,714 | (29/29) | 7  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:42.00,594 | 01.25,651 | 23,3     | 00.00,807 |
| 01:24.12,927 | (29/29) | 8  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:42.01,807 | 01.25,029 | 24,5     | 00.01,213 |
| 01:24.16,543 | (29/29) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:42.05,423 | 01.25,117 | 28,1     | 00.03,616 |
| 01:24.25,940 | (29/29) | 10 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:42.14,820 | 01.25,087 | 37,5     | 00.09,397 |
| 01:24.31,870 | (29/29) | 11 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:42.20,750 | 01.25,666 | 43,5     | 00.05,930 |
| 01:24.32,574 | (29/29) | 12 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:42.21,454 | 01.25,629 | 44,2     | 00.00,704 |
| 01:24.32,880 | (29/29) | 13 | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:42.21,760 | 01.25,567 | 44,5     | 00.00,306 |
| 01:24.48,188 | (29/29) | 14 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:42.37,068 | 01.26,542 | 59,8     | 00.15,308 |
| 01:24.48,828 | (29/29) | 15 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:42.37,708 | 01.26,492 | 1.00,413 | 00.00,640 |
| 01:24.50,095 | (29/29) | 16 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:42.38,975 | 01.26,793 | 1.01,680 | 00.01,267 |
| 01:24.50,729 | (29/29) | 17 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:42.39,609 | 01.26,764 | 1.02,314 | 00.00,634 |
| 01:24.51,908 | (29/29) | 18 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:42.40,788 | 01.26,381 | 1.03,493 | 00.01,179 |
| 01:24.52,987 | (29/29) | 19 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:42.41,867 | 01.26,721 | 1.04,572 | 00.01,079 |

01:23.49 – Бергер. Плановая замена шин на такой же средний состав. 8,04 секунды, но как они считаются, непонятно. Будет ли от этого польза? Логика в этом есть: раньше сменишь, больше отыграешь, если остальные тоже будут менять.

01:24.14 – выехал перед Каффи и Уориком, позади – Чивер и Пике.

01:24.17 – лидеры. Позади теперь видно Мэнселла.

01:24.35 – Каффи обходит Бергера! Видимо, эффект непрогретых шин.

01:24.39 – лидеры.

01:25.13 – 30 круг. Первая тройка растянулась, Патрезе снова удалось оторваться от Сенны. Мэнселл ещё приблизился как к Просту, так и к Патрезе.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:25.13,074 | (30/30) | 1  | №6 Риккардо Патрезе («Уильямс»)     | 00:43.01,954 | 01.24.659 |          | 00.20,087 |
| 01:25.14,892 | (30/30) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:43.03,772 | 01.24,828 | 1,82     | 00.01,818 |
| 01:25.16,553 | (30/30) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:43.05,433 | 01.24,923 | 3,48     | 00.01,661 |
| 01:25.22,439 | (30/30) | 4  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:43.11,319 | 01.23,990 | 9,37     | 00.05,886 |
| 01:25.30,040 | (29/30) | 20 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:43.18,920 | 01.27,805 | 1 круг   | 00.07,601 |
| 01:25.37,723 | (30/30) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:43.26,603 | 01.26,816 | 24,6     | 00.07,683 |
| 01:25.39,513 | (30/30) | 6  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:43.28,393 | 01.44,108 | 26,4     | 00.01,790 |
| 01:25.40,060 | (30/30) | 7  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:43.28,940 | 01.28,346 | 27       | 00.00,547 |
| 01:25.40,530 | (30/30) | 8  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:43.29,410 | 01.27,603 | 27,5     | 00.00,470 |
| 01:25.42,265 | (30/30) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:43.31,145 | 01.25,722 | 29,2     | 00.01,735 |
| 01:25.50,874 | (30/30) | 10 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:43.39,754 | 01.24,934 | 37,8     | 00.08,609 |
| 01:25.57,806 | (30/30) | 11 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:43.46,686 | 01.25,936 | 44,7     | 00.06,932 |
| 01:25.58,093 | (30/30) | 12 | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:43.46,973 | 01.25,213 | 45       | 00.00,287 |
| 01:26.05,327 | (30/30) | 13 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:43.54,207 | 01.32,753 | 52,3     | 00.07,234 |
| 01:26.14,437 | (30/30) | 14 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:44.03,317 | 01.26,249 | 1.01,363 | 00.09,110 |
| 01:26.15,140 | (30/30) | 15 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:44.04,020 | 01.26,312 | 1.02,066 | 00.00,703 |
| 01:26.15,996 | (30/30) | 16 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:44.04,876 | 01.25,901 | 1.02,922 | 00.00,856 |
| 01:26.17,953 | (30/30) | 17 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:44.06,833 | 01.27,224 | 1.04,879 | 00.01,957 |
| 01:26.18,994 | (30/30) | 18 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:44.07,874 | 01.27,086 | 1.05,920 | 00.01,041 |
| 01:26.19,645 | (30/30) | 19 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:44.08,525 | 01.26,658 | 1.06,571 | 00.00,651 |



01:25.29 – 47 кругов до финиша. Середина дистанции – 38 с половиной кругов.

01:26.01 – положение после 30 кругов.

01:26.20 – Йоханссон в боксах.

01:26.34 – лидеры. Сенна подтянулся к Патрезе.

01:26.38 – 31 круг. У Патрезе круг был какой-то неудачный, потому Сенна и приблизился. Мэнселл тоже отыграл секунду.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:26.38,362 | (31/31) | 1  | №6 Риккардо Патрезе («Уильямс»)     | 00:44.27,242 | 01.25,288 |          | 00.18,717 |
| 01:26.38,967 | (31/31) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:44.27,847 | 01.24,075 | 0,61     | 00.00,605 |
| 01:26.41,172 | (31/31) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:44.30,052 | 01.24,619 | 2,81     | 00.02,205 |
| 01:26.46,611 | (31/31) | 4  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:44.35,491 | 01.24,172 | 8,25     | 00.05,439 |
| 01:26.57,989 | (30/31) | 20 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:44.46,869 | 01.27,949 | 1 круг   | 00.11,378 |
| 01:27.04,656 | (31/31) | 5  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:44.53,536 | 01.26,933 | 26,3     | 00.06,667 |
| 01:27.04,969 | (31/31) | 6  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:44.53,849 | 01.25,456 | 26,6     | 00.00,313 |
| 01:27.05,872 | (31/31) | 7  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:44.54,752 | 01.25,812 | 27,5     | 00.00,903 |
| 01:27.06,635 | (31/31) | 8  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:44.55,515 | 01.26,105 | 28,3     | 00.00,763 |
| 01:27.07,866 | (31/31) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:44.56,746 | 01.25,601 | 29,5     | 00.01,231 |
| 01:27.15,836 | (31/31) | 10 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:45.04,716 | 01.24,962 | 37,5     | 00.07,970 |
| 01:27.23,474 | (31/31) | 11 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:45.12,354 | 01.25,668 | 45,1     | 00.07,638 |
| 01:27.23,708 | (31/31) | 12 | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:45.12,588 | 01.25,615 | 45,3     | 00.00,234 |
| 01:27.41,009 | (31/31) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:45.29,889 | 01.26,572 | 1.02,647 | 00.17,301 |
| 01:27.41,503 | (31/31) | 14 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:45.30,383 | 01.26,363 | 1.03,141 | 00.00,494 |
| 01:27.42,363 | (31/31) | 15 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:45.31,243 | 01.26,367 | 1.04,001 | 00.00,860 |
| 01:27.44,512 | (31/31) | 16 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:45.33,392 | 01.26,559 | 1.06,150 | 00.02,149 |
| 01:27.45,743 | (31/31) | 17 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:45.34,623 | 01.26,749 | 1.07,381 | 00.01,231 |
| 01:27.46,230 | (31/31) | 18 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:45.35,110 | 01.26,585 | 1.07,868 | 00.00,487 |
| 01:27.56,174 | (31/31) | 19 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:45.45,054 | 01.50,847 | 1.17,812 | 00.09,944 |

01:26.43 – Мэнселл уже в пределах прямой видимости.

01:27.31 – замедленный повтор обгона Бергером Каффи.

01:27.41 – лидеры.

01:28.03 – 32 круг. Мэнселл отыграл почти 2 секунды у Патрезе и полторы – у Проста. Только две «Феррари» прошли круг менее чем за 1.24, но у Бергера свежие шины, а у Мэнселла – старые.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:28.03,970 | (32/32) | 1  | №6 Риккардо Патрезе («Уильямс»)     | 00:45.52,850 | 01.25,608 |          | 00.07,796 |
| 01:28.04,554 | (32/32) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:45.53,434 | 01.25,587 | 0,58     | 00.00,584 |
| 01:28.06,384 | (32/32) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:45.55,264 | 01.25,212 | 2,41     | 00.01,830 |
| 01:28.10,465 | (32/32) | 4  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:45.59,345 | 01.23,854 | 6,5      | 00.04,081 |
| 01:28.26,346 | (31/32) | 20 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:46.15,226 | 01.28,357 | 1 круг   | 00.15,881 |
| 01:28.28,779 | (32/32) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:46.17,659 | 01.23,810 | 24,8     | 00.02,433 |
| 01:28.31,776 | (32/32) | 6  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:46.20,656 | 01.27,120 | 27,8     | 00.02,997 |
| 01:28.32,591 | (32/32) | 7  | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:46.21,471 | 01.26,719 | 28,6     | 00.00,815 |
| 01:28.33,145 | (32/32) | 8  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:46.22,025 | 01.26,510 | 29,2     | 00.00,554 |
| 01:28.33,782 | (32/32) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:46.22,662 | 01.25,916 | 29,8     | 00.00,637 |
| 01:28.40,837 | (32/32) | 10 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:46.29,717 | 01.25,001 | 36,9     | 00.07,055 |
| 01:28.48,796 | (32/32) | 11 | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:46.37,676 | 01.25,088 | 44,8     | 00.07,959 |
| 01:28.56,788 | (32/32) | 12 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:46.45,668 | 01.33,314 | 52,8     | 00.07,992 |
| 01:29.07,088 | (32/32) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:46.55,968 | 01.26,079 | 1.03,118 | 00.10,300 |
| 01:29.07,653 | (32/32) | 14 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:46.56,533 | 01.26,150 | 1.03,683 | 00.00,565 |
| 01:29.10,668 | (32/32) | 15 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:46.59,548 | 01.26,156 | 1.06,698 | 00.03,015 |
| 01:29.12,184 | (32/32) | 16 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:47.01,064 | 01.26,441 | 1.08,214 | 00.01,516 |
| 01:29.13,042 | (32/32) | 17 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:47.01,922 | 01.26,812 | 1.09,072 | 00.00,858 |
| 01:29.21,552 | (32/32) | 18 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:47.10,432 | 01.25,378 | 1.17,582 | 00.08,510 |

01:28.56 – Накадзима в боксах. Плановая смена шин за 9,07 сек.

01:29.15 – Накадзима выезжает из боксов, а на свой пит-стоп заезжает Гашо (боксы «Оникса» - самые дальние).

01:29.21 – лидеры.

01:29.29 – 33 круг. На этот раз неудачный круг был у Сенны, и к нему приблизился Прост. Мэнселл ещё сократил отставание от Патрезе, но почти не подвезал к Просту из-за хорошего круга последнего.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:29.29,478 | (33/33) | 1  | №6 Риккардо Патрезе («Уильямс»)     | 00:47.18,358 | 01.25,508 |          | 00.07,926 |
| 01:29.30,565 | (33/33) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:47.19,445 | 01.26,011 | 1,09     | 00.01,087 |
| 01:29.31,327 | (33/33) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:47.20,207 | 01.24,943 | 1,85     | 00.00,762 |
| 01:29.35,333 | (33/33) | 4  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:47.24,213 | 01.24,868 | 5,86     | 00.04,006 |
| 01:29.54,813 | (33/33) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:47.43,693 | 01.26,034 | 25,3     | 00.19,480 |
| 01:29.56,155 | (32/33) | 19 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:47.45,035 | 01.29,809 | 1 круг   | 00.01,342 |
| 01:29.59,530 | (33/33) | 6  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:47.48,410 | 01.27,754 | 30,1     | 00.03,375 |
| 01:30.00,592 | (33/33) | 7  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:47.49,472 | 01.27,447 | 31,1     | 00.01,062 |
| 01:30.00,909 | (33/33) | 8  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:47.49,789 | 01.27,127 | 31,4     | 00.00,317 |
| 01:30.05,536 | (33/33) | 9  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:47.54,416 | 01.24,699 | 36,1     | 00.04,627 |
| 01:30.08,625 | (33/33) | 10 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:47.57,505 | 01.36,034 | 39,1     | 00.03,089 |
| 01:30.12,401 | (33/33) | 11 | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:48.01,281 | 01.23,605 | 42,9     | 00.03,776 |
| 01:30.33,085 | (33/33) | 12 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:48.21,965 | 01.25,997 | 1.03,607 | 00.20,684 |
| 01:30.33,587 | (33/33) | 13 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:48.22,467 | 01.25,934 | 1.04,109 | 00.00,502 |
| 01:30.36,763 | (33/33) | 14 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:48.25,643 | 01.26,095 | 1.07,285 | 00.03,176 |
| 01:30.39,022 | (33/33) | 15 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:48.27,902 | 01.26,838 | 1.09,544 | 00.02,259 |
| 01:30.40,037 | (33/33) | 16 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:48.28,917 | 01.26,995 | 1.10,559 | 00.01,015 |
| 01:30.45,516 | (33/33) | 17 | №12 Сатору Накадзима («Лотос»)      | 00:48.34,396 | 01.48,728 | 1.16,038 | 00.05,479 |
| 01:30.46,586 | (33/33) | 18 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:48.35,466 | 01.25,034 | 1.17,108 | 00.01,070 |

01:29.37 – а вот и Мэнселл. Гашо выехал из боксов.

01:29.45 – лидеры.

01:30.04 – Уорик в боксах. Очень длинный пит-стоп (26,67 сек.). У него были подозрения на поломку подвески, но механики ничего не нашли. Вероятно, проблема была в шинах, так как после их смены всё стало отлично. Либо гайка ослабла.

01:30.46 – лидеры.

01:30.55 – 34 круг. Мэнселл неумолимо приближается к первой тройке, Бергер мчится на 2,5 сек. быстрее Патресе. Примерно в это время Мэнселлу по радио сообщили, что шины Бергера были в хорошем состоянии, и специалисты «Гульбира» полагают, что они могли бы проехать всю гонку. Поэтому Мэнселлу есть смысл не менять свои.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:30.55,424 | (34/34) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:48.44,304 | 01.25,946 |          | 00.08,838 |
| 01:30.56,370 | (34/34) | 2  | №1 Айртон Сenna («Макларен»)        | 00:48.45,250 | 01.25,805 | 0,95     | 00.00,946 |
| 01:30.56,797 | (34/34) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:48.45,677 | 01.25,470 | 1,37     | 00.00,427 |
| 01:31.00,085 | (34/34) | 4  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:48.48,965 | 01.24,752 | 4,66     | 00.03,288 |
| 01:31.06,685 | (32/34) | 20 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:48.55,565 | 03.24,322 | 2 круга  | 00.06,600 |
| 01:31.18,155 | (34/34) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:49.07,035 | 01.23,342 | 22,7     | 00.11,470 |
| 01:31.24,148 | (33/34) | 19 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:49.13,028 | 01.27,993 | 1 круг   | 00.05,993 |
| 01:31.25,233 | (34/34) | 6  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:49.14,113 | 01.25,703 | 29,8     | 00.01,085 |
| 01:31.26,339 | (34/34) | 7  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:49.15,219 | 01.25,747 | 30,9     | 00.01,106 |
| 01:31.30,995 | (34/34) | 8  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:49.19,875 | 01.25,459 | 35,6     | 00.04,656 |
| 01:31.33,618 | (34/34) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:49.22,498 | 01.32,709 | 38,2     | 00.02,623 |
| 01:31.36,210 | (34/34) | 10 | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:49.25,090 | 01.23,809 | 40,8     | 00.02,592 |
| 01:31.59,080 | (34/34) | 11 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:49.47,960 | 01.25,995 | 1.03,656 | 00.22,870 |
| 01:31.59,581 | (34/34) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:49.48,461 | 01.25,994 | 1.04,157 | 00.00,501 |
| 01:32.03,003 | (34/34) | 13 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:49.51,883 | 01.26,240 | 1.07,579 | 00.03,422 |
| 01:32.05,648 | (34/34) | 14 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:49.54,528 | 01.26,626 | 1.10,224 | 00.02,645 |
| 01:32.06,123 | (34/34) | 15 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:49.55,003 | 01.26,086 | 1.10,699 | 00.00,475 |
| 01:32.14,165 | (34/34) | 16 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:50.03,045 | 01.27,579 | 1.18,741 | 00.08,042 |
| 01:32.20,771 | (34/34) | 17 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:50.09,651 | 02.12,146 | 1.25,347 | 00.06,606 |

01:30.59 – Накадзима в гравии! 29-секундный фрагмент трансляции взят из японского видео, в исходнике он был пропущен.

01:31.09 – заднее правое колесо, мягко говоря, повреждено.



01:31.19 – повтор вылета, но пока неясна причина.

01:31.22 – вот что произошло в замедленном повторе. Уорик выезжал из боксов. Накадзима хотел с ходу проехать мимо, но немного не рассчитал и врезался задним правым колесом в «Эрроуз» Уорика, которому внутри поворота некуда было деваться.

01:31.37 – Пике в боксах. 10,78 сек.

01:32.03 – лидеры настигают Уорика, оказавшегося теперь очень далеко.

01:32.19 – повтор инцидента с Уориком с бортовой камеры Накадзимы.

01:32.21 – 35 круг. Мэнселл прошёл круг вровень с Патресе и почти ничего не отыграл, а Бергер отыграл 2,5 секунды.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:32.21,668 | (35/35) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:50.10,548 | 01.26,244 |          | 00.00,897 |
| 01:32.22,261 | (35/35) | 2  | №1 Айртон Сenna («Макларен»)        | 00:50.11,141 | 01.25,891 | 0,59     | 00.00,593 |
| 01:32.23,025 | (35/35) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:50.11,905 | 01.26,228 | 1,36     | 00.00,764 |
| 01:32.26,326 | (35/35) | 4  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:50.15,206 | 01.26,241 | 4,66     | 00.03,301 |
| 01:32.32,716 | (33/35) | 20 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:50.21,596 | 01.26,031 | 2 круга  | 00.06,390 |
| 01:32.41,797 | (35/35) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:50.30,677 | 01.23,642 | 20,1     | 00.09,081 |
| 01:32.51,623 | (34/35) | 18 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:50.40,503 | 01.27,475 | 1 круг   | 00.09,826 |
| 01:32.53,728 | (35/35) | 6  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:50.42,608 | 01.28,495 | 32,1     | 00.02,105 |
| 01:32.53,901 | (35/35) | 7  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:50.42,781 | 01.27,562 | 32,2     | 00.00,173 |
| 01:32.56,789 | (35/35) | 8  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:50.45,669 | 01.25,794 | 35,1     | 00.02,888 |
| 01:33.00,194 | (35/35) | 9  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:50.49,074 | 01.23,984 | 38,5     | 00.03,405 |
| 01:33.22,007 | (35/35) | 10 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:51.10,887 | 01.48,389 | 1.00,339 | 00.21,813 |
| 01:33.26,498 | (35/35) | 11 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:51.15,378 | 01.27,418 | 1.04,830 | 00.04,491 |
| 01:33.26,893 | (35/35) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:51.15,773 | 01.27,312 | 1.05,225 | 00.00,395 |
| 01:33.31,057 | (35/35) | 13 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:51.19,937 | 01.28,054 | 1.09,389 | 00.04,164 |
| 01:33.32,670 | (35/35) | 14 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:51.21,550 | 01.27,022 | 1.11,002 | 00.01,613 |
| 01:33.32,974 | (35/35) | 15 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:51.21,854 | 01.26,851 | 1.11,306 | 00.00,304 |
| 01:33.39,427 | (35/35) | 16 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:51.28,307 | 01.25,262 | 1.17,759 | 00.06,453 |

01:32.30 – Уорик и лидеры. Пропустил всех троих лишь в конце подъема и, возможно, немного их придержал, чем наверняка помог Мэнселлу.

01:33.16 – Мэнселл уже настиг Уорика. Но и сам застрял за ним. Вся «помощь» - насмарку.

01:33.42 – Мэнселл уже впереди Уорика.

01:33.47 – 36 круг. Мэнселл отыграл немного, а Бергер – снова более 2 секунд. Каждый круг он проходит быстрее 1.24, примерно такая же скорость – у Бутсена.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:33.47,776 | (36/36) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:51.36,656 | 01.26,108 |          | 00.08,349 |
| 01:33.48,390 | (36/36) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:51.37,270 | 01.26,129 | 0,61     | 00.00,614 |
| 01:33.49,145 | (36/36) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:51.38,025 | 01.26,120 | 1,37     | 00.00,755 |
| 01:33.52,094 | (36/36) | 4  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:51.40,974 | 01.25,768 | 4,32     | 00.02,949 |
| 01:33.53,200 | (35/36) | 17 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:51.42,080 | 01.32,429 | 1 круг   | 00.01,106 |
| 01:33.57,923 | (34/36) | 19 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:51.46,803 | 01.25,207 | 2 круга  | 00.04,723 |
| 01:34.05,616 | (36/36) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:51.54,496 | 01.23,819 | 17,8     | 00.07,693 |
| 01:34.19,305 | (35/36) | 18 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:52.08,185 | 01.27,682 | 1 круг   | 00.13,689 |
| 01:34.20,071 | (36/36) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:52.08,951 | 01.26,170 | 32,3     | 00.00,766 |
| 01:34.24,014 | (36/36) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:52.12,894 | 01.27,225 | 36,2     | 00.03,943 |
| 01:34.24,404 | (36/36) | 8  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:52.13,284 | 01.24,210 | 36,6     | 00.00,390 |
| 01:34.29,304 | (36/36) | 9  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:52.18,184 | 01.35,576 | 41,5     | 00.04,900 |
| 01:34.47,677 | (36/36) | 10 | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:52.36,557 | 01.25,670 | 59,9     | 00.18,373 |
| 01:34.53,200 | (36/36) | 11 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:52.42,080 | 01.26,702 | 1.05,424 | 00.05,523 |
| 01:34.53,775 | (36/36) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:52.42,655 | 01.26,882 | 1.05,999 | 00.00,575 |
| 01:34.57,880 | (36/36) | 13 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:52.46,760 | 01.26,823 | 1.10,104 | 00.04,105 |
| 01:35.00,071 | (36/36) | 14 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:52.48,951 | 01.27,401 | 1.12,295 | 00.02,191 |
| 01:35.00,204 | (36/36) | 15 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:52.49,084 | 01.27,230 | 1.12,428 | 00.00,133 |
| 01:35.04,159 | (36/36) | 16 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:52.53,039 | 01.24,732 | 1.16,383 | 00.03,955 |

01:34.25 – Каффи в боксах. Никаких скоростных ограничений. Пит-стоп – 11,82 сек.

01:34.27 – положение после 36 кругов.

01:34.49 – выехал сразу после Пике.

01:34.56 – лидеры.

01:35.13 – 37 круг. Мэнселл приблизился уже на сотые секунды, а Бергер показал новый лучший круг!

|              |         |    |                                     |              |                  |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|------------------|----------|-----------|
| 01:35.13,569 | (37/37) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:53.02,449 | 01.25,793        |          | 00.09,410 |
| 01:35.14,181 | (37/37) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:53.03,061 | 01.25,791        | 0,61     | 00.00,612 |
| 01:35.14,635 | (37/37) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:53.03,515 | 01.25,490        | 1,07     | 00.00,454 |
| 01:35.16,405 | (37/37) | 4  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:53.05,285 | 01.24,311        | 2,84     | 00.01,770 |
| 01:35.19,554 | (36/37) | 17 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:53.08,434 | 01.26,354        | 1 круг   | 00.03,149 |
| 01:35.23,748 | (35/37) | 19 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:53.12,628 | 01.25,825        | 2 круга  | 00.04,194 |
| 01:35.28,830 | (37/37) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:53.17,710 | <b>01.23,214</b> | 15,3     | 00.05,082 |
| 01:35.46,210 | (36/37) | 18 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:53.35,090 | 01.26,905        | 1 круг   | 00.17,380 |
| 01:35.46,519 | (37/37) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:53.35,399 | 01.26,448        | 33       | 00.00,309 |
| 01:35.48,773 | (37/37) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:53.37,653 | 01.24,759        | 35,2     | 00.02,254 |
| 01:35.49,696 | (37/37) | 8  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:53.38,576 | 01.25,292        | 36,1     | 00.00,923 |
| 01:36.12,269 | (37/37) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:54.01,149 | 01.24,592        | 58,7     | 00.22,573 |
| 01:36.17,035 | (37/37) | 10 | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:54.05,915 | 01.47,731        | 1.03,466 | 00.04,766 |
| 01:36.19,678 | (37/37) | 11 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:54.08,558 | 01.26,478        | 1.06,109 | 00.02,643 |
| 01:36.20,059 | (37/37) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:54.08,939 | 01.26,284        | 1.06,490 | 00.00,381 |
| 01:36.24,206 | (37/37) | 13 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:54.13,086 | 01.26,326        | 1.10,637 | 00.04,147 |
| 01:36.25,701 | (37/37) | 14 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:54.14,581 | 01.25,497        | 1.12,132 | 00.01,495 |
| 01:36.29,697 | (37/37) | 15 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:54.18,577 | 01.25,538        | 1.16,128 | 00.03,996 |



01:35.19 – Брандл вылетел. Мимо проезжают лидеры.

01:35.24 – повтор инцидента. Защищался от атаки Алеззи и оказался в том же положении, что и Уорик ранее, с той лишь разницей, что ему и не повезло. Так же зацепились передне левое у Брандла и заднее правое у Алеззи. Француз спокойно поехал дальше.

01:35.34 – прямой эфир. Пытаются вытолкнуть обрано на трассу. Никаких автомобилей безопасности.

01:35.43 – лидеры. Мэнселл фактически уже в группе.

01:36.00 – вытаскивают Брандла.

01:36.06 – лидеры.

01:36.10 – информация о лучшем круге Бергера.

01:36.39 – 38 круг. Мэнселл – в группе лидеров ровно на середине дистанции. И что теперь? Ждём, когда их догонит Бергер, который снова «привёз» Патресе 2,5 секунды.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:36.39,489 | (38/38) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:54.28,369 | 01.25,920 |          | 00.09,792 |
| 01:36.40,167 | (38/38) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:54.29,047 | 01.25,986 | 0,68     | 00.00,678 |
| 01:36.40,857 | (38/38) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:54.29,737 | 01.26,222 | 1,37     | 00.00,690 |
| 01:36.41,458 | (38/38) | 4  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:54.30,338 | 01.25,053 | 1,97     | 00.00,601 |
| 01:36.44,818 | (37/38) | 16 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:54.33,698 | 01.25,264 | 1 круг   | 00.03,360 |
| 01:36.49,410 | (36/38) | 19 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:54.38,290 | 01.25,662 | 2 круга  | 00.04,592 |
| 01:36.52,274 | (38/38) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:54.41,154 | 01.23,444 | 12,8     | 00.02,864 |
| 01:37.13,460 | (37/38) | 17 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:55.02,340 | 01.27,250 | 1 круг   | 00.21,186 |
| 01:37.13,631 | (38/38) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:55.02,511 | 01.27,112 | 34,1     | 00.00,171 |
| 01:37.14,000 | (38/38) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:55.02,880 | 01.25,227 | 34,5     | 00.00,369 |
| 01:37.14,965 | (38/38) | 8  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:55.03,845 | 01.25,269 | 35,5     | 00.00,965 |
| 01:37.35,327 | (37/38) | 18 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:55.24,207 | 02.35,256 | 1 круг   | 00.20,362 |
| 01:37.37,823 | (38/38) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:55.26,703 | 01.25,554 | 58,3     | 00.02,496 |
| 01:37.42,243 | (38/38) | 10 | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:55.31,123 | 01.25,208 | 1.02,754 | 00.04,420 |
| 01:37.46,283 | (38/38) | 11 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:55.35,163 | 01.26,605 | 1.06,794 | 00.04,040 |
| 01:37.46,827 | (38/38) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:55.35,707 | 01.26,768 | 1.07,338 | 00.00,544 |
| 01:37.50,653 | (38/38) | 13 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:55.39,533 | 01.26,447 | 1.11,164 | 00.03,826 |
| 01:37.51,447 | (38/38) | 14 | №4 Жан Алеззи («Тиррелл»)           | 00:55.40,327 | 01.25,746 | 1.11,958 | 00.00,794 |
| 01:37.54,247 | (38/38) | 15 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:55.43,127 | 01.24,550 | 1.14,758 | 00.02,800 |

01:36.45 – в конце стартовой прямой появился Гашо. Ещё немного, и мы будем видеть Бергера.

01:37.04 – Мэнселл обозначает атаку.

01:38.04 – 39 круг. Бергер – единственный, кто едет 1.23. Отыграл ещё полторы секунды.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:38.04,744 | (39/39) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:55.53,624 | 01.25,255 |          | 00.10,497 |
| 01:38.05,434 | (39/39) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:55.54,314 | 01.25,267 | 0,69     | 00.00,690 |
| 01:38.06,411 | (39/39) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:55.55,291 | 01.25,554 | 1,67     | 00.00,977 |
| 01:38.06,840 | (39/39) | 4  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:55.55,720 | 01.25,382 | 2,1      | 00.00,429 |
| 01:38.09,464 | (38/39) | 16 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:55.58,344 | 01.24,646 | 1 круг   | 00.02,624 |
| 01:38.14,790 | (37/39) | 19 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:56.03,670 | 01.25,380 | 2 круга  | 00.05,326 |
| 01:38.15,762 | (39/39) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:56.04,642 | 01.23,488 | 11       | 00.00,972 |
| 01:38.39,099 | (39/39) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:56.27,979 | 01.25,468 | 34,4     | 00.23,337 |
| 01:38.39,633 | (39/39) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:56.28,513 | 01.25,633 | 34,9     | 00.00,534 |
| 01:38.40,595 | (39/39) | 8  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:56.29,475 | 01.25,630 | 35,9     | 00.00,962 |
| 01:38.45,917 | (38/39) | 17 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:56.34,797 | 01.32,457 | 1 круг   | 00.05,322 |
| 01:39.02,015 | (39/39) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:56.50,895 | 01.24,192 | 57,3     | 00.16,098 |
| 01:39.06,515 | (39/39) | 10 | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:56.55,395 | 01.24,272 | 1.01,771 | 00.04,500 |
| 01:39.12,655 | (39/39) | 11 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:57.01,535 | 01.26,372 | 1.07,911 | 00.06,140 |
| 01:39.13,046 | (39/39) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:57.01,926 | 01.26,219 | 1.08,302 | 00.00,391 |
| 01:39.16,470 | (39/39) | 13 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:57.05,350 | 01.25,817 | 1.11,726 | 00.03,424 |
| 01:39.17,113 | (39/39) | 14 | №4 Жан Алеззи («Тиррелл»)           | 00:57.05,993 | 01.25,666 | 1.12,369 | 00.00,643 |
| 01:39.18,711 | (39/39) | 15 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:57.07,591 | 01.24,464 | 1.13,967 | 00.01,598 |
| 01:39.28,733 | (38/39) | 18 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:57.17,613 | 01.53,406 | 1 круг   | 00.10,022 |



01:38.08 – перед лидерами из боксов выезжает с пит-стопа Мартин Брандл.

01:38.31 – разрыв между Мэнселлом и Бергером.

01:39.17 – впервые вдалеке мелькнул Бергер.

01:39.30 – 40 круг. Бергер отыграл у Патресе ещё 2 секунды.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:39.30,789 | (40/40) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:57.19,669 | 01.26,045 |          | 00.02,056 |
| 01:39.31,277 | (40/40) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:57.20,157 | 01.25,843 | 0,49     | 00.00,488 |
| 01:39.31,911 | (40/40) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:57.20,791 | 01.25,500 | 1,12     | 00.00,634 |
| 01:39.32,360 | (40/40) | 4  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:57.21,240 | 01.25,520 | 1,57     | 00.00,449 |
| 01:39.34,151 | (39/40) | 16 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:57.23,031 | 01.24,687 | 1 круг   | 00.01,791 |
| 01:39.39,796 | (40/40) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:57.28,676 | 01.24,034 | 9,01     | 00.05,645 |
| 01:39.41,640 | (38/40) | 19 | №37 Бертран Гашо («Оникс»)          | 00:57.30,520 | 01.26,850 | 2 круга  | 00.01,844 |
| 01:40.03,382 | (40/40) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:57.52,262 | 01.24,283 | 32,6     | 00.21,742 |
| 01:40.04,481 | (40/40) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:57.53,361 | 01.24,848 | 33,7     | 00.01,099 |
| 01:40.05,137 | (40/40) | 8  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:57.54,017 | 01.24,542 | 34,3     | 00.00,656 |
| 01:40.14,878 | (39/40) | 17 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:58.03,758 | 01.28,961 | 1 круг   | 00.09,741 |
| 01:40.26,704 | (40/40) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:58.15,584 | 01.24,689 | 55,9     | 00.11,826 |
| 01:40.30,590 | (40/40) | 10 | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:58.19,470 | 01.24,075 | 59,8     | 00.03,886 |
| 01:40.38,594 | (40/40) | 11 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:58.27,474 | 01.25,939 | 1.07,805 | 00.08,004 |
| 01:40.39,172 | (40/40) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:58.28,052 | 01.26,126 | 1.08,383 | 00.00,578 |
| 01:40.41,981 | (40/40) | 13 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:58.30,861 | 01.25,511 | 1.11,192 | 00.02,809 |
| 01:40.43,323 | (40/40) | 14 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:58.32,203 | 01.26,210 | 1.12,534 | 00.01,342 |
| 01:40.43,701 | (40/40) | 15 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:58.32,581 | 01.24,990 | 1.12,912 | 00.00,378 |
| 01:40.52,175 | (39/40) | 18 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 00:58.41,055 | 01.23,442 | 1 круг   | 00.08,474 |

01:39.35 – Сенна готов атаковать Патресе в первом повороте. А позади уже видно Бергера.

01:39.41 – лидеры не догоняют Брандла на свежих шинах. И не уезжают от Уорика. Более того, он их догоняет. У него ведь тоже свежие шины, только он на круг отстаёт.

01:32.54 – Мэнселл лучше вышел из третьего поворота и пошёл на обгон Проста. И на этот раз удалось! У Проста продолжались небольшие перебои с двигателем, и ему плохо удавался разгон после поворота. Соответственно и самому обгонять было сложно, и в данном случае пришлось пропустить Мэнселла.

01:39.56 – титр о разрыве между Мэнселлом и Бергером, но не вовремя, не до него сейчас.

01:40.10 – замедленный повтор.

01:40.23 – прямой эфир. Брандл уезжает, Уорик догоняет, Бергер – всё ближе.

01:40.40 – Уорик уже подбехал вплотную к Просту.

01:40.55 – 41 круг. А вот теперь интересно: 1.23 едут только Бергер и Брандл. Поэтому и уезжает. И вообще он только что поставил свой лучший в гонке круг, 6-й среди всех и лучший для 8-цилиндровых двигателей. Но он – всего лишь на 18 месте. А Бергер отыграл полторы секунды у Патресе. Прост потерял полторы секунды из-за перебоев двигателя.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:40.55,716 | (41/41) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 00:58.44,596 | 01.24,927 |          | 00.03,541 |
| 01:40.56,779 | (41/41) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 00:58.45,659 | 01.25,502 | 1,06     | 00.01,063 |
| 01:40.57,592 | (41/41) | 3  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 00:58.46,472 | 01.25,232 | 1,88     | 00.00,813 |
| 01:40.59,086 | (41/41) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 00:58.47,966 | 01.27,175 | 3,37     | 00.01,494 |
| 01:40.59,866 | (40/41) | 16 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 00:58.48,746 | 01.25,715 | 1 круг   | 00.00,780 |
| 01:41.03,011 | (41/41) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 00:58.51,891 | 01.23,215 | 7,3      | 00.03,145 |
| 01:41.27,787 | (41/41) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 00:59.16,667 | 01.24,405 | 32,1     | 00.24,776 |
| 01:41.29,777 | (41/41) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 00:59.18,657 | 01.25,296 | 34,1     | 00.01,990 |
| 01:41.30,381 | (41/41) | 8  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 00:59.19,261 | 01.25,244 | 34,7     | 00.00,604 |
| 01:41.43,272 | (40/41) | 17 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 00:59.32,152 | 01.28,394 | 1 круг   | 00.12,891 |
| 01:41.51,041 | (41/41) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 00:59.39,921 | 01.24,337 | 55,3     | 00.07,769 |
| 01:41.55,297 | (41/41) | 10 | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 00:59.44,177 | 01.24,707 | 59,6     | 00.04,256 |
| 01:42.04,604 | (41/41) | 11 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 00:59.53,484 | 01.26,010 | 1.08,888 | 00.09,307 |
| 01:42.05,118 | (41/41) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 00:59.53,998 | 01.25,946 | 1.09,402 | 00.00,514 |
| 01:42.07,662 | (41/41) | 13 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 00:59.56,542 | 01.25,681 | 1.11,946 | 00.02,544 |
| 01:42.08,854 | (41/41) | 14 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 00:59.57,734 | 01.25,531 | 1.13,138 | 00.01,192 |
| 01:42.09,174 | (41/41) | 15 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 00:59.58,054 | 01.25,473 | 1.13,458 | 00.00,320 |
| 01:42.15,946 | (40/41) | 18 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 01:00.04,826 | 01.23,771 | 1 круг   | 00.06,772 |

01:41.20 – Мэнселл демонстрирует то же намерение в отношении Сенны.

01:41.47 – 36 кругов до финиша.

01:41.48 – «Оникс» сошедшего ещё на 38-м круге Гашо.

01:41.55 – лидеры. Мэнселл терзает Сенну. Бергер уже совсем близко.

01:42.20 – 42 круг. Прост сильно отстал. Бергер отыграл почти две секунды, но сейчас время можно уже не считать, так как и так всё видно. 1.23 едут Бергер (5), Пике (9) и Брандл (18).

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:42.20,767 | (42/42) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 01:00.09,647 | 01.25,051 |          | 00.04,821 |
| 01:42.21,627 | (42/42) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 01:00.10,507 | 01.24,848 | 0,86     | 00.00,860 |
| 01:42.22,168 | (42/42) | 3  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 01:00.11,048 | 01.24,576 | 1,4      | 00.00,541 |
| 01:42.24,555 | (42/42) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 01:00.13,435 | 01.25,469 | 3,79     | 00.02,387 |
| 01:42.25,268 | (41/42) | 16 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 01:00.14,148 | 01.25,402 | 1 круг   | 00.00,713 |
| 01:42.26,431 | (42/42) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 01:00.15,311 | 01.23,420 | 5,66     | 00.01,163 |
| 01:42.51,927 | (42/42) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 01:00.40,807 | 01.24,140 | 31,2     | 00.25,496 |
| 01:42.54,613 | (42/42) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 01:00.43,493 | 01.24,836 | 33,8     | 00.02,686 |
| 01:42.55,060 | (42/42) | 8  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 01:00.43,940 | 01.24,679 | 34,3     | 00.00,447 |
| 01:43.11,000 | (41/42) | 17 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 01:00.59,880 | 01.27,728 | 1 круг   | 00.15,940 |
| 01:43.14,661 | (42/42) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 01:01.03,541 | 01.23,620 | 53,9     | 00.03,661 |
| 01:43.20,688 | (42/42) | 10 | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 01:01.09,568 | 01.25,391 | 59,9     | 00.06,027 |
| 01:43.30,294 | (42/42) | 11 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 01:01.19,174 | 01.25,690 | 1.09,527 | 00.09,606 |
| 01:43.30,918 | (42/42) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 01:01.19,798 | 01.25,800 | 1.10,151 | 00.00,624 |
| 01:43.33,131 | (42/42) | 13 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 01:01.22,011 | 01.25,469 | 1.12,364 | 00.02,213 |
| 01:43.34,596 | (42/42) | 14 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 01:01.23,476 | 01.25,742 | 1.13,829 | 00.01,465 |
| 01:43.37,323 | (42/42) | 15 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 01:01.26,203 | 01.28,149 | 1.16,556 | 00.02,727 |
| 01:43.39,405 | (41/42) | 18 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 01:01.28,285 | 01.23,459 | 1 круг   | 00.02,082 |

01:43.06 – положение после 42 кругов.

01:43.45 – 43 круг. Только что перед лидерами, в конце своего 42 круга в боксы заехал Йоханссон для проверки барахлящей коробки передач. Прост отвалился от группы лидеров, Бергер застрял за Уориком.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:43.45,326 | (43/43) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 01:01.34,206 | 01.24,559 |          | 00.05,921 |
| 01:43.46,156 | (43/43) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 01:01.35,036 | 01.24,529 | 0,83     | 00.00,830 |
| 01:43.46,668 | (43/43) | 3  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 01:01.35,548 | 01.24,500 | 1,34     | 00.00,512 |
| 01:43.49,333 | (43/43) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 01:01.38,213 | 01.24,778 | 4,01     | 00.02,665 |
| 01:43.50,151 | (42/43) | 16 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 01:01.39,031 | 01.24,883 | 1 круг   | 00.00,818 |
| 01:43.50,649 | (43/43) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 01:01.39,529 | 01.24,218 | 5,32     | 00.00,498 |
| 01:44.16,401 | (43/43) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 01:02.05,281 | 01.24,474 | 31,1     | 00.25,752 |
| 01:44.18,564 | (43/43) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 01:02.07,444 | 01.23,951 | 33,2     | 00.02,163 |
| 01:44.19,222 | (43/43) | 8  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 01:02.08,102 | 01.24,162 | 33,9     | 00.00,658 |
| 01:44.38,494 | (42/43) | 17 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 01:02.27,374 | 01.27,494 | 1 круг   | 00.19,272 |
| 01:44.38,790 | (43/43) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 01:02.27,670 | 01.24,129 | 53,5     | 00.00,296 |
| 01:44.45,775 | (43/43) | 10 | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 01:02.34,655 | 01.25,087 | 1.00,449 | 00.06,985 |
| 01:44.56,250 | (43/43) | 11 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 01:02.45,130 | 01.25,956 | 1.10,924 | 00.10,475 |
| 01:44.56,871 | (43/43) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 01:02.45,751 | 01.25,953 | 1.11,545 | 00.00,621 |
| 01:44.58,498 | (43/43) | 13 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 01:02.47,378 | 01.25,367 | 1.13,172 | 00.01,627 |
| 01:45.00,622 | (43/43) | 14 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 01:02.49,502 | 01.26,026 | 1.15,296 | 00.02,124 |
| 01:45.04,466 | (42/43) | 18 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 01:02.53,346 | 01.25,061 | 1 круг   | 00.03,844 |

01:43.55 – Бергеру приходится пытаться обгонять Уорика по-честному.

01:44.08 – похоже на обгон Проста, но Мэнселл был недостаточно близко к Сенне.

01:44.40 – Уорик так и не пропустил Бергера. И, как оказалось, не собирался, заявив позже, что если Бергер был так быстр, пусть бы обогнал.



01:44.59 – Йоханссон заезжает в боксы. Шины он уже менял на 30-м круге.

01:45.10 – 44 круг. Главный итог круга: Уорик не пустил Бергера.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:45.10,316 | (44/44) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 01:02.59,196 | 01.24,990 |          | 00.05,850 |
| 01:45.11,031 | (44/44) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 01:02.59,911 | 01.24,875 | 0,72     | 00.00,715 |
| 01:45.11,409 | (44/44) | 3  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 01:03.00,289 | 01.24,741 | 1,09     | 00.00,378 |
| 01:45.13,951 | (44/44) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 01:03.02,831 | 01.24,618 | 3,64     | 00.02,542 |
| 01:45.14,863 | (43/44) | 15 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 01:03.03,743 | 01.24,712 | 1 круг   | 00.00,912 |
| 01:45.15,419 | (44/44) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 01:03.04,299 | 01.24,770 | 5,1      | 00.00,556 |
| 01:45.17,855 | (43/44) | 16 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)      | 01:03.06,735 | 01.40,532 | 1 круг   | 00.02,436 |
| 01:45.40,907 | (44/44) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 01:03.29,787 | 01.24,506 | 30,6     | 00.23,052 |
| 01:45.42,637 | (44/44) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 01:03.31,517 | 01.24,073 | 32,3     | 00.01,730 |
| 01:45.43,540 | (44/44) | 8  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 01:03.32,420 | 01.24,318 | 33,2     | 00.00,903 |
| 01:46.04,226 | (44/44) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 01:03.53,106 | 01.25,436 | 53,9     | 00.20,686 |
| 01:46.06,993 | (43/44) | 17 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 01:03.55,873 | 01.28,499 | 1 круг   | 00.02,767 |
| 01:46.10,970 | (44/44) | 10 | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 01:03.59,850 | 01.25,195 | 1.00,654 | 00.03,977 |
| 01:46.21,751 | (44/44) | 11 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 01:04.10,631 | 01.25,501 | 1.11,435 | 00.10,781 |
| 01:46.22,329 | (44/44) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 01:04.11,209 | 01.25,458 | 1.12,013 | 00.00,578 |
| 01:46.23,306 | (44/44) | 13 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 01:04.12,186 | 01.24,808 | 1.12,990 | 00.00,977 |
| 01:46.26,039 | (44/44) | 14 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 01:04.14,919 | 01.25,417 | 1.15,723 | 00.02,733 |
| 01:46.28,810 | (43/44) | 18 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 01:04.17,690 | 01.24,344 | 1 круг   | 00.02,771 |

01:45.23 – 33 круга до финиша.

01:45.29 – разрыв между Мэнселлом и Бергером, но эта цифра нам ничего не даёт, так как мы и так всё видим.

01:45.36 – Сенна выбирает защитную траекторию на подъёме, а Мэнселл пробует с другой стороны. После этого Мэнселл подотстал.

01:46.20 – Уорик не только не пропускает Бергера, но и насаждает на Проста.



01:46.34 – 45 круг. Уорик снова не пропустил Бергера.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:46.34,967 | (45/45) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 01:04.23,847 | 01.24,651 |          | 00.06,157 |
| 01:46.36,249 | (45/45) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 01:04.25,129 | 01.25,218 | 1,28     | 00.01,282 |
| 01:46.37,691 | (45/45) | 3  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 01:04.26,571 | 01.26,282 | 2,72     | 00.01,442 |
| 01:46.39,182 | (45/45) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 01:04.28,062 | 01.25,231 | 4,22     | 00.01,491 |
| 01:46.39,676 | (44/45) | 15 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 01:04.28,556 | 01.24,813 | 1 круг   | 00.00,494 |
| 01:46.40,260 | (45/45) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 01:04.29,140 | 01.24,841 | 5,29     | 00.00,584 |
| 01:47.05,367 | (45/45) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 01:04.54,247 | 01.24,460 | 30,4     | 00.25,107 |
| 01:47.06,339 | (45/45) | 7  | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 01:04.55,219 | 01.23,702 | 31,4     | 00.00,972 |
| 01:47.07,411 | (45/45) | 8  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 01:04.56,291 | 01.23,871 | 32,4     | 00.01,072 |
| 01:47.29,266 | (45/45) | 9  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 01:05.18,146 | 01.25,040 | 54,3     | 00.21,855 |
| 01:47.34,492 | (44/45) | 16 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 01:05.23,372 | 01.27,499 | 1 круг   | 00.05,226 |
| 01:47.35,339 | (45/45) | 10 | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 01:05.24,219 | 01.24,369 | 1.00,372 | 00.00,847 |
| 01:47.47,423 | (45/45) | 11 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 01:05.36,303 | 01.25,672 | 1.12,456 | 00.12,084 |
| 01:47.48,055 | (45/45) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 01:05.36,935 | 01.25,726 | 1.13,088 | 00.00,632 |
| 01:47.48,442 | (45/45) | 13 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 01:05.37,322 | 01.25,136 | 1.13,475 | 00.00,387 |
| 01:47.51,205 | (45/45) | 14 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 01:05.40,085 | 01.25,166 | 1.16,238 | 00.02,763 |
| 01:47.53,756 | (44/45) | 17 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 01:05.42,636 | 01.24,946 | 1 круг   | 00.02,551 |

01:47.59 – 46 круг. Мэнселл снова подтянулся к Сенне. Уорик не пропустил Бергера.

|              |         |    |                                     |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|-------------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:47.59,602 | (46/46) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс»)     | 01:05.48,482 | 01.24,635 |          | 00.05,846 |
| 01:48.00,533 | (46/46) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)        | 01:05.49,413 | 01.24,284 | 0,93     | 00.00,931 |
| 01:48.01,321 | (46/46) | 3  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)     | 01:05.50,201 | 01.23,630 | 1,72     | 00.00,788 |
| 01:48.03,832 | (46/46) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)          | 01:05.52,712 | 01.24,650 | 4,23     | 00.02,511 |
| 01:48.04,368 | (45/46) | 15 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)           | 01:05.53,248 | 01.24,692 | 1 круг   | 00.00,536 |
| 01:48.04,922 | (46/46) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)      | 01:05.53,802 | 01.24,662 | 5,32     | 00.00,554 |
| 01:48.29,653 | (46/46) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)           | 01:06.18,533 | 01.24,286 | 30,1     | 00.24,731 |
| 01:48.31,586 | (46/46) | 7  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)        | 01:06.20,466 | 01.24,175 | 32       | 00.01,933 |
| 01:48.53,956 | (46/46) | 8  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)          | 01:06.42,836 | 01.24,690 | 54,4     | 00.22,370 |
| 01:49.01,187 | (45/46) | 16 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди»)     | 01:06.50,067 | 01.26,695 | 1 круг   | 00.07,231 |
| 01:49.01,482 | (46/46) | 9  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)         | 01:06.50,362 | 01.26,143 | 1.01,880 | 00.00,295 |
| 01:49.10,475 | (46/46) | 10 | №19 Алессандро Наннини («Бенеттон») | 01:06.59,355 | 02.04,136 | 1.10,873 | 00.08,993 |
| 01:49.13,257 | (46/46) | 11 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)      | 01:07.02,137 | 01.25,834 | 1.13,655 | 00.02,782 |
| 01:49.13,892 | (46/46) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)        | 01:07.02,772 | 01.25,837 | 1.14,290 | 00.00,635 |
| 01:49.14,315 | (46/46) | 13 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон»)     | 01:07.03,195 | 01.25,873 | 1.14,713 | 00.00,423 |
| 01:49.16,810 | (46/46) | 14 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)            | 01:07.05,690 | 01.25,605 | 1.17,208 | 00.02,495 |
| 01:49.18,886 | (45/46) | 17 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)         | 01:07.07,766 | 01.25,130 | 1 круг   | 00.02,076 |

01:48.23 – первая тройка снова сжалась. Мэнселл снова обозначает атаки.

01:49.01 – Наннини медленно едет в боксы.

01:49.14 – лидеры.

01:49.25 – 47 круг. Бергер даже чуть отпустил Уорика. Прост приближается к первой тройке.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:49.25,318 | (47/47) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс») | 01:07.14,198 | 01.25,716 |          | 00.06,432 |
| 01:49.25,806 | (47/47) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:07.14,686 | 01.25,273 | 0,49     | 00.00,488 |
| 01:49.26,313 | (47/47) | 3  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:07.15,193 | 01.24,992 | 1        | 00.00,507 |
| 01:49.27,942 | (47/47) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:07.16,822 | 01.24,110 | 2,62     | 00.01,629 |
| 01:49.28,612 | (46/47) | 15 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:07.17,492 | 01.24,244 | 1 круг   | 00.00,670 |
| 01:49.29,435 | (47/47) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)  | 01:07.18,315 | 01.24,513 | 4,12     | 00.00,823 |
| 01:49.53,822 | (47/47) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:07.42,702 | 01.24,169 | 28,5     | 00.24,387 |
| 01:49.55,359 | (47/47) | 7  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:07.44,239 | 01.23,773 | 30       | 00.01,537 |
| 01:50.18,530 | (47/47) | 8  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:08.07,410 | 01.24,574 | 53,2     | 00.23,171 |
| 01:50.27,109 | (47/47) | 9  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:08.15,989 | 01.25,627 | 1.01,791 | 00.08,579 |
| 01:50.30,718 | (46/47) | 16 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди») | 01:08.19,598 | 01.29,531 | 1 круг   | 00.03,609 |
| 01:50.39,703 | (47/47) | 10 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:08.28,583 | 01.26,446 | 1.14,385 | 00.08,985 |
| 01:50.39,990 | (47/47) | 11 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:08.28,870 | 01.26,098 | 1.14,672 | 00.00,287 |
| 01:50.40,140 | (47/47) | 12 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:08.29,020 | 01.25,825 | 1.14,822 | 00.00,150 |
| 01:50.42,108 | (47/47) | 13 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:08.30,988 | 01.25,298 | 1.16,790 | 00.01,968 |
| 01:50.44,056 | (46/47) | 17 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:08.32,936 | 01.25,170 | 1 круг   | 00.01,948 |

01:50.02 – «Бенеттон» Наннини закатывают. Это сход из-за сломанной тяги КПП.

01:50.06 – лидеры. Прост догнал Мэнселла. Теперь это полноценная шестёрка с посторонним Уориком.



01:50.41 – Уорику машут голубым флагом.

01:50.50 – 48 круг.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:50.50,603 | (48/48) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс») | 01:08.39,483 | 01.25,285 |          | 00.06,547 |
| 01:50.51,063 | (48/48) | 2  | №1 Айртон Сenna («Макларен»)    | 01:08.39,943 | 01.25,257 | 0,46     | 00.00,460 |
| 01:50.52,015 | (48/48) | 3  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:08.40,895 | 01.25,702 | 1,41     | 00.00,952 |
| 01:50.52,552 | (48/48) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:08.41,432 | 01.24,610 | 1,95     | 00.00,537 |
| 01:50.53,374 | (47/48) | 14 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:08.42,254 | 01.24,762 | 1 круг   | 00.00,822 |
| 01:50.54,594 | (48/48) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)  | 01:08.43,474 | 01.25,159 | 3,99     | 00.01,220 |
| 01:51.17,751 | (48/48) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:09.06,631 | 01.23,929 | 27,1     | 00.23,157 |
| 01:51.18,755 | (48/48) | 7  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:09.07,635 | 01.23,396 | 28,2     | 00.01,004 |
| 01:51.42,901 | (48/48) | 8  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:09.31,781 | 01.24,371 | 52,3     | 00.24,146 |
| 01:51.52,473 | (48/48) | 9  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:09.41,353 | 01.25,364 | 1.01,870 | 00.09,572 |
| 01:51.57,776 | (47/48) | 15 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди») | 01:09.46,656 | 01.27,058 | 1 круг   | 00.05,303 |
| 01:52.06,427 | (48/48) | 10 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:09.55,307 | 01.26,724 | 1.15,824 | 00.08,651 |
| 01:52.06,794 | (48/48) | 11 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:09.55,674 | 01.26,654 | 1.16,191 | 00.00,367 |
| 01:52.07,606 | (48/48) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:09.56,486 | 01.27,616 | 1.17,003 | 00.00,812 |
| 01:52.08,155 | (48/48) | 13 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:09.57,035 | 01.26,047 | 1.17,552 | 00.00,549 |
| 01:52.09,732 | (47/48) | 16 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:09.58,612 | 01.25,676 | 1 круг   | 00.01,577 |

01:50.54 – Патресе явно испытывает давление со стороны Сenna.

01:52.15 – 49 круг. Бергер совсем отстал. Йоханссон вернулся на трассу после 7 с половиной минут проверки КПП.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:52.15,354 | (49/49) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс») | 01:10.04,234 | 01.24,751 |          | 00.05,622 |
| 01:52.16,078 | (49/49) | 2  | №1 Айртон Сenna («Макларен»)    | 01:10.04,958 | 01.25,015 | 0,72     | 00.00,724 |
| 01:52.16,588 | (49/49) | 3  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:10.05,468 | 01.24,573 | 1,23     | 00.00,510 |
| 01:52.17,698 | (49/49) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:10.06,578 | 01.25,146 | 2,34     | 00.01,110 |
| 01:52.18,434 | (48/49) | 14 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:10.07,314 | 01.25,060 | 1 круг   | 00.00,736 |
| 01:52.19,599 | (49/49) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)  | 01:10.08,479 | 01.25,005 | 4,25     | 00.01,165 |
| 01:52.42,722 | (49/49) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:10.31,602 | 01.24,971 | 27,4     | 00.23,123 |
| 01:52.43,343 | (49/49) | 7  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:10.32,223 | 01.24,588 | 28       | 00.00,621 |
| 01:52.48,841 | (44/49) | 18 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)  | 01:10.37,721 | 07.30,986 | 5 кру-   | 00.05,498 |
| 01:53.07,326 | (49/49) | 8  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:10.56,206 | 01.24,425 | 52       | 00.18,485 |
| 01:53.17,571 | (49/49) | 9  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:11.06,451 | 01.25,098 | 1.02,217 | 00.10,245 |
| 01:53.24,511 | (48/49) | 15 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди») | 01:11.13,391 | 01.26,735 | 1 круг   | 00.06,940 |
| 01:53.31,978 | (49/49) | 10 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:11.20,858 | 01.25,551 | 1.16,624 | 00.07,467 |
| 01:53.32,339 | (49/49) | 11 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:11.21,219 | 01.25,545 | 1.16,985 | 00.00,361 |
| 01:53.33,490 | (49/49) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:11.22,370 | 01.25,884 | 1.18,136 | 00.01,151 |
| 01:53.34,086 | (49/49) | 13 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:11.22,966 | 01.25,931 | 1.18,732 | 00.00,596 |
| 01:53.35,058 | (48/49) | 16 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:11.23,938 | 01.25,326 | 1 круг   | 00.00,972 |

01:53.22 – шестёрка снова сжалась.

01:53.40 – 50 круг. Йоханссону починить коробку не смогли, он едет по трассе очень медленно.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:53.40,854 | (50/50) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс») | 01:11.29,734 | 01.25,500 |          | 00.05,796 |
| 01:53.41,594 | (50/50) | 2  | №1 Айртон Сenna («Макларен»)    | 01:11.30,474 | 01.25,516 | 0,74     | 00.00,740 |
| 01:53.41,957 | (50/50) | 3  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:11.30,837 | 01.25,369 | 1,1      | 00.00,363 |
| 01:53.42,751 | (50/50) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:11.31,631 | 01.25,053 | 1,9      | 00.00,794 |
| 01:53.43,353 | (49/50) | 14 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:11.32,233 | 01.24,919 | 1 круг   | 00.00,602 |
| 01:53.43,898 | (50/50) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)  | 01:11.32,778 | 01.24,299 | 3,04     | 00.00,545 |
| 01:54.06,826 | (50/50) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:11.55,706 | 01.24,104 | 26       | 00.22,928 |
| 01:54.07,331 | (50/50) | 7  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:11.56,211 | 01.23,988 | 26,5     | 00.00,505 |
| 01:54.19,221 | (45/50) | 18 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)  | 01:12.08,101 | 01.30,380 | 5 кру-   | 00.11,890 |
| 01:54.31,877 | (50/50) | 8  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:12.20,757 | 01.24,551 | 51       | 00.12,656 |
| 01:54.43,053 | (50/50) | 9  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:12.31,933 | 01.25,482 | 1.02,199 | 00.11,176 |
| 01:54.51,008 | (49/50) | 15 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди») | 01:12.39,888 | 01.26,497 | 1 круг   | 00.07,955 |
| 01:54.57,753 | (50/50) | 10 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:12.46,633 | 01.25,775 | 1.16,899 | 00.06,745 |
| 01:54.58,107 | (50/50) | 11 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:12.46,987 | 01.25,768 | 1.17,253 | 00.00,354 |
| 01:54.59,876 | (50/50) | 12 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:12.48,756 | 01.26,386 | 1.19,022 | 00.01,769 |
| 01:55.00,651 | (50/50) | 13 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:12.49,531 | 01.26,565 | 1.19,797 | 00.00,775 |
| 01:55.01,470 | (49/50) | 16 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:12.50,350 | 01.26,412 | 1 круг   | 00.00,819 |

01:54.06 – положение после 50 кругов, правда, только первой пятёрки.

01:54.15 – Мэнселл буквально упёрся в Сenna.



01:54.31 – снова положение после 50 кругов, но уже полностью шестёрка.

01:55.06 – 51 круг. У Патресе стал перегреваться двигатель. Бергер теперь достаточно близок к Уорику, чтобы обогнать.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:55.06,869 | (51/51) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс») | 01:12.55,749 | 01.26,015 |          | 00.05,399 |
| 01:55.07,298 | (51/51) | 2  | №1 Айртон Сenna («Макларен»)    | 01:12.56,178 | 01.25,704 | 0,43     | 00.00,429 |
| 01:55.07,689 | (51/51) | 3  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:12.56,569 | 01.25,732 | 0,82     | 00.00,391 |
| 01:55.08,439 | (51/51) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:12.57,319 | 01.25,688 | 1,57     | 00.00,750 |
| 01:55.09,002 | (50/51) | 14 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:12.57,882 | 01.25,649 | 1 круг   | 00.00,563 |
| 01:55.09,398 | (51/51) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)  | 01:12.58,278 | 01.25,500 | 2,53     | 00.00,396 |
| 01:55.30,720 | (51/51) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:13.19,600 | 01.23,894 | 23,9     | 00.21,322 |
| 01:55.31,743 | (51/51) | 7  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:13.20,623 | 01.24,412 | 24,9     | 00.01,023 |
| 01:55.53,150 | (46/51) | 18 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)  | 01:13.42,030 | 01.33,929 | 5 кру-   | 00.21,407 |
| 01:55.57,566 | (51/51) | 8  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:13.46,446 | 01.25,689 | 50,7     | 00.04,416 |
| 01:56.08,062 | (51/51) | 9  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:13.56,942 | 01.25,009 | 1.01,193 | 00.10,496 |
| 01:56.17,396 | (50/51) | 15 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди») | 01:14.06,276 | 01.26,388 | 1 круг   | 00.09,334 |
| 01:56.23,377 | (51/51) | 10 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:14.12,257 | 01.25,270 | 1.16,508 | 00.05,981 |
| 01:56.25,526 | (51/51) | 11 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:14.14,406 | 01.25,650 | 1.18,657 | 00.02,149 |
| 01:56.26,587 | (51/51) | 12 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:14.15,467 | 01.25,936 | 1.19,718 | 00.01,061 |
| 01:56.28,113 | (50/51) | 16 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:14.16,993 | 01.26,643 | 1 круг   | 00.01,526 |

01:55.11 – Сenna снова атакует.

01:55.34 – 26 кругов до финиша.

01:56.02 – мелькнул кадр с бортовой камеры Пике в первом повороте и тут же – Модена, Алези и Брандл, которые едут перед лидерами. Якобы Брандл, когда вплотную догнал Алези пару кругов назад, снова с ним столкнулся, как на первом круге.

01:56.04 – лидеры. Перед ними – Палмер.

01:56.17 – Палмер пропускает всех и заезжает в боксы.



01:56.32 – 52 круг. Невероятная плотность в первой шестёрке.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:56.33,080 | (52/52) | 1  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс») | 01:14.21,960 | 01.26,211 |          | 00.04,967 |
| 01:56.33,267 | (52/52) | 2  | №1 Айртон Сenna («Макларен»)    | 01:14.22,147 | 01.25,969 | 0,19     | 00.00,187 |
| 01:56.33,683 | (52/52) | 3  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:14.22,563 | 01.25,994 | 0,6      | 00.00,416 |
| 01:56.34,292 | (52/52) | 4  | №2 Аллен Прост («Макларен»)     | 01:14.23,172 | 01.25,853 | 1,21     | 00.00,609 |
| 01:56.34,767 | (51/52) | 13 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:14.23,647 | 01.25,765 | 1 круг   | 00.00,475 |
| 01:56.35,836 | (52/52) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)  | 01:14.24,716 | 01.26,438 | 2,76     | 00.01,069 |
| 01:56.41,800 | (51/52) | 14 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:14.30,680 | 01.44,047 | 1 круг   | 00.05,964 |
| 01:56.54,852 | (52/52) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:14.43,732 | 01.24,132 | 21,8     | 00.13,052 |
| 01:56.55,881 | (52/52) | 7  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:14.44,761 | 01.24,138 | 22,8     | 00.01,029 |
| 01:57.23,542 | (52/52) | 8  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:15.12,422 | 01.25,976 | 50,5     | 00.27,661 |
| 01:57.33,385 | (52/52) | 9  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:15.22,265 | 01.25,323 | 1.00,305 | 00.09,843 |
| 01:57.34,479 | (47/52) | 17 | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)  | 01:15.23,359 | 01.41,329 | 5 кру-   | 00.01,094 |
| 01:57.43,765 | (51/52) | 15 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди») | 01:15.32,645 | 01.26,369 | 1 круг   | 00.09,286 |
| 01:57.48,953 | (52/52) | 10 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:15.37,833 | 01.25,576 | 1.15,873 | 00.05,188 |
| 01:57.50,675 | (52/52) | 11 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:15.39,555 | 01.25,149 | 1.17,595 | 00.01,722 |
| 01:57.51,907 | (52/52) | 12 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:15.40,787 | 01.25,320 | 1.18,827 | 00.01,232 |
| 01:57.54,315 | (51/52) | 16 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:15.43,195 | 01.26,202 | 1 круг   | 00.02,408 |

01:56.33 – Сenna идёт на обгон! И легко обходит (справа).

01:56.45 – Патресе явно потерял скорость, так как Мэнселл тут же пытается также обогнать. Патресе смещается на внешнюю сторону. У него явно что-то произошло.

01:57.02 – Прост пытается пройти Патресе.

01:57.10 – повтор обгона Сенной.

01:57.17 – обратно в прямой эфир. Патресе не пустил Проста. А Мэнселл буквально «прилип» к Сенне. Постоянно пытается того «раскачать». И оба уже далеко оторвались от преследователей.





01:58.01 – 53 круг. Патресе отстал уже на четыре с половиной секунды и всех сдерживает. А Бергер где-то смог обогнать Уорика. Йоханссон снова заехал в боксы из-за КПП.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:58.01,020 | (53/53) | 1  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:15.49,900 | 01.27,753 |          | 00.06,705 |
| 01:58.01,462 | (53/53) | 2  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:15.50,342 | 01.27,779 | 0,44     | 00.00,442 |
| 01:58.05,649 | (53/53) | 3  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс») | 01:15.54,529 | 01.32,569 | 4,63     | 00.04,187 |
| 01:58.06,548 | (53/53) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:15.55,428 | 01.32,256 | 5,53     | 00.00,899 |
| 01:58.07,059 | (53/53) | 5  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)  | 01:15.55,939 | 01.31,223 | 6,04     | 00.00,511 |
| 01:58.07,695 | (52/53) | 13 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:15.56,575 | 01.32,928 | 1 круг   | 00.00,636 |
| 01:58.19,997 | (53/53) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:16.08,877 | 01.25,145 | 19       | 00.12,302 |
| 01:58.20,481 | (53/53) | 7  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:16.09,361 | 01.24,600 | 19,5     | 00.00,484 |
| 01:58.49,487 | (53/53) | 8  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:16.38,367 | 01.25,945 | 48,5     | 00.29,006 |
| 01:58.59,330 | (53/53) | 9  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:16.48,210 | 01.25,945 | 58,3     | 00.09,843 |
| 01:59.09,950 | (52/53) | 14 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди») | 01:16.58,830 | 01.26,185 | 1 круг   | 00.10,620 |
| 01:59.14,043 | (53/53) | 10 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:17.02,923 | 01.25,090 | 1.13,023 | 00.04,093 |
| 01:59.17,148 | (53/53) | 11 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:17.06,028 | 01.26,473 | 1.16,128 | 00.03,105 |
| 01:59.17,437 | (53/53) | 12 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:17.06,317 | 01.25,530 | 1.16,417 | 00.00,289 |
| 01:59.20,384 | (52/53) | 15 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:17.09,264 | 01.26,069 | 1 круг   | 00.02,947 |

01:58.36 – положение после 53 кругов.

01:59.22 – мелькнул кадр, когда Бергер обходит Патресе, а Прост уже обошёл.

01:59.26 – 54 круг. Прост проигрывает лидерам абсурдные 10 секунд!

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 01:59.26,401 | (54/54) | 1  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:17.15,281 | 01.25,381 |          | 00.06,017 |
| 01:59.26,919 | (54/54) | 2  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:17.15,799 | 01.25,457 | 0,52     | 00.00,518 |
| 01:59.36,731 | (54/54) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:17.25,611 | 01.30,183 | 10,3     | 00.09,812 |
| 01:59.37,091 | (54/54) | 4  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)  | 01:17.25,971 | 01.30,032 | 10,7     | 00.00,360 |
| 01:59.37,368 | (53/54) | 13 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:17.26,248 | 01.29,673 | 1 круг   | 00.00,277 |
| 01:59.40,036 | (54/54) | 5  | №6 Риккардо Патресе («Уильямс») | 01:17.28,916 | 01.34,387 | 13,6     | 00.02,668 |
| 01:59.44,595 | (54/54) | 6  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:17.33,475 | 01.24,598 | 18,2     | 00.04,559 |
| 01:59.45,337 | (54/54) | 7  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:17.34,217 | 01.24,856 | 18,9     | 00.00,742 |
| 02:00.15,109 | (54/54) | 8  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:18.03,989 | 01.25,622 | 48,7     | 00.29,772 |
| 02:00.25,838 | (54/54) | 9  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:18.14,718 | 01.26,508 | 59,4     | 00.10,729 |
| 02:00.36,755 | (53/54) | 14 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди») | 01:18.25,635 | 01.26,805 | 1 круг   | 00.10,917 |
| 02:00.38,755 | (54/54) | 10 | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:18.27,635 | 01.24,712 | 1.12,354 | 00.02,000 |
| 02:00.43,432 | (54/54) | 11 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:18.32,312 | 01.26,284 | 1.17,031 | 00.04,677 |
| 02:00.43,837 | (54/54) | 12 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:18.32,717 | 01.26,400 | 1.17,436 | 00.00,405 |
| 02:00.46,981 | (53/54) | 15 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:18.35,861 | 01.26,597 | 1 круг   | 00.03,144 |

01:59.40 – Прост, Бергер, Уорик, позади – Патресе.



01:59.47 – Сenna и Мэнселл.

01:59.51 – Патресе сходит. Выяснилось, что правый радиатор был пробит металлическим предметом, в результате чего система охлаждения стала терять жидкость, выросла температура, упала мощность, а теперь двигатель и вообще «встал». Подозрение в итоге пало на полуось «Лотоса» Накадзимы.

02:00.22 – лидеры.

02:00.32 – мелькнул Брандл.

01:00.44 – 23 круга до финиша.

01:00.50 – 55 круг (22 круга до финиша). Прост отстает от Мэнселла уже на 14 секунд!

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:00.50,193 | (55/55) | 1  | №1 Айртон Сenna («Макларен»)    | 01:18.39,073 | 01.23,792 |          | 00.03,212 |
| 02:00.50,969 | (55/55) | 2  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:18.39,849 | 01.24,050 | 0,78     | 00.00,776 |
| 02:01.05,068 | (55/55) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:18.53,948 | 01.28,337 | 14,9     | 00.14,099 |
| 02:01.05,492 | (55/55) | 4  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)  | 01:18.54,372 | 01.28,401 | 15,3     | 00.00,424 |
| 02:01.06,152 | (54/55) | 13 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:18.55,032 | 01.28,784 | 1 круг   | 00.00,660 |
| 02:01.09,797 | (55/55) | 5  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:18.58,677 | 01.25,202 | 19,6     | 00.03,645 |
| 02:01.10,906 | (55/55) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:18.59,786 | 01.25,569 | 20,7     | 00.01,109 |
| 02:01.40,585 | (55/55) | 7  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:19.29,465 | 01.25,476 | 50,4     | 00.29,679 |
| 02:01.52,046 | (55/55) | 8  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:19.40,926 | 01.26,208 | 1.01,853 | 00.11,461 |
| 02:02.04,534 | (54/55) | 14 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди») | 01:19.53,414 | 01.27,779 | 1 круг   | 00.12,488 |
| 02:02.06,096 | (55/55) | 9  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:19.54,976 | 01.27,341 | 1.15,903 | 00.01,562 |
| 02:02.08,307 | (52/55) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:19.57,187 | 05.26,507 | 3 круга  | 00.02,211 |
| 02:02.09,439 | (55/55) | 10 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:19.58,319 | 01.26,007 | 1.19,246 | 00.01,132 |
| 02:02.09,982 | (55/55) | 11 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:19.58,862 | 01.26,145 | 1.19,789 | 00.00,543 |

01:01.03 – 22 круга до финиша.

02:01.05 – Прост, Бергер, Уорик. Позади – Чивер и Бутсен.



02:01.14 – лидеры.

02:01.28 – Брандл, Сенна, Мэнселл.

02:01.44 – Патресе идёт мимо «Лолы» Альборето.

02:01.56 – Сенна и Мэнселл обходят на второй круг Брандла. Мэнселл буквально насаждает на Сенну.

02:02.15 – 56 круг. Преследователи Прост и Бергер потеряли ещё секунду. Погони не будет?

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:02.15,211 | (56/56) | 1  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:20.04,091 | 01.25,018 |          | 00.05,229 |
| 02:02.15,502 | (56/56) | 2  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:20.04,382 | 01.24,533 | 0,29     | 00.00,291 |
| 02:02.16,898 | (54/56) | 15 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:20.05,778 | 01.29,917 | 2 круга  | 00.01,396 |
| 02:02.31,289 | (56/56) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:20.20,169 | 01.26,221 | 16,1     | 00.14,391 |
| 02:02.32,068 | (56/56) | 4  | №28 Герхард Бергер («Феррари»)  | 01:20.20,948 | 01.26,576 | 16,9     | 00.00,779 |
| 02:02.32,440 | (55/56) | 12 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:20.21,320 | 01.26,288 | 1 круг   | 00.00,372 |
| 02:02.35,343 | (56/56) | 5  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:20.24,223 | 01.25,546 | 20,1     | 00.02,903 |
| 02:02.35,905 | (56/56) | 6  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:20.24,785 | 01.24,999 | 20,7     | 00.00,562 |
| 02:03.05,611 | (56/56) | 7  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:20.54,491 | 01.25,026 | 50,4     | 00.29,706 |
| 02:03.18,293 | (56/56) | 8  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:21.07,173 | 01.26,247 | 1.03,082 | 00.12,682 |
| 02:03.31,697 | (55/56) | 13 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди») | 01:21.20,577 | 01.27,163 | 1 круг   | 00.13,404 |
| 02:03.31,872 | (56/56) | 9  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:21.20,752 | 01.25,776 | 1.16,661 | 00.00,175 |
| 02:03.34,088 | (53/56) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:21.22,968 | 01.25,781 | 3 круга  | 00.02,216 |
| 02:03.36,013 | (56/56) | 10 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:21.24,893 | 01.26,574 | 1.20,802 | 00.01,925 |
| 02:03.36,368 | (56/56) | 11 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:21.25,248 | 01.26,386 | 1.21,157 | 00.00,355 |

02:02.44 – разрыв между Мэнселлом и Простом.

02:03.20 – мелькнули Палмер, Модена и Алези.

02:03.34 – «Феррари» Бергера сходит из-за отказа гидравлики коробки передач! И положение после 56 кругов нево время.



02:03.40 – 57 круг.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:03.40,301 | (57/57) | 1  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:21.29,181 | 01.25,090 |          | 00.03,933 |
| 02:03.40,653 | (57/57) | 2  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:21.29,533 | 01.25,151 | 0,35     | 00.00,352 |
| 02:03.49,038 | (55/57) | 14 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:21.37,918 | 01.32,140 | 2 круга  | 00.08,385 |
| 02:03.56,531 | (57/57) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:21.45,411 | 01.25,242 | 16,2     | 00.07,493 |
| 02:03.58,013 | (56/57) | 12 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:21.46,893 | 01.25,573 | 1 круг   | 00.01,482 |
| 02:04.00,020 | (57/57) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:21.48,900 | 01.24,677 | 19,7     | 00.02,007 |
| 02:04.01,024 | (57/57) | 5  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:21.49,904 | 01.25,119 | 20,7     | 00.01,004 |
| 02:04.30,436 | (57/57) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:22.19,316 | 01.24,825 | 50,1     | 00.29,412 |
| 02:04.43,452 | (57/57) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:22.32,332 | 01.25,159 | 1.03,151 | 00.13,016 |
| 02:04.58,230 | (57/57) | 8  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:22.47,110 | 01.26,358 | 1.17,929 | 00.14,778 |
| 02:05.01,129 | (56/57) | 13 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди») | 01:22.50,009 | 01.29,432 | 1 круг   | 00.02,899 |
| 02:05.01,658 | (54/57) | 16 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:22.50,538 | 01.27,570 | 3 круга  | 00.00,529 |
| 02:05.03,954 | (57/57) | 9  | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:22.52,834 | 01.27,941 | 1.23,653 | 00.02,296 |
| 02:05.04,373 | (57/57) | 10 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:22.53,253 | 01.28,005 | 1.24,072 | 00.00,419 |

02:03.43 – в боксы едет Брандл.

02:03.44 – лидеры.



02:03.50 – Бергер.

02:03.54 – лидеры.

02:03.57 – перед лидерами – Йоханссон, который только что выехал из боксов, проигрывая 10 кругов.

02:04.02 – Сенна упирается в Йоханссона, у которого на выходе из поворота заела 4 передача, и Мэнселл проводит свой знаменитый обгон!

02:04.20 – замедленный повтор ситуации. Впереди – Палмер, Модена и Алези.

02:04.38 – прямой эфир, лидеры. Мэнселл сразу ушёл в отрыв.

02:05.07 – 58 круг. Прост немного приблизился, но всё равно 14 секунд – это слишком много.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:05.07,102 | (58/58) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:22.55,982 | 01.26,449 |          | 00.02,729 |
| 02:05.07,565 | (58/58) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:22.56,445 | 01.27,264 | 0,46     | 00.00,463 |
| 02:05.20,345 | (48/58) |    | №36 Стефан Йоханссон («Оникс»)  | 01:23.09,225 | 07.45,866 | 10 Laps  | 00.12,780 |
| 02:05.21,385 | (58/58) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:23.10,265 | 01.24,854 | 14,3     | 00.01,040 |
| 02:05.22,210 | (57/58) | 11 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:23.11,090 | 01.24,197 | 1 круг   | 00.00,825 |
| 02:05.24,694 | (58/58) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:23.13,574 | 01.24,674 | 17,6     | 00.02,484 |
| 02:05.26,183 | (58/58) | 5  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:23.15,063 | 01.25,159 | 19,1     | 00.01,489 |
| 02:05.39,678 | (56/58) | 14 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:23.28,558 | 01.50,640 | 2 круга  | 00.13,495 |
| 02:05.55,781 | (58/58) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:23.44,661 | 01.25,345 | 48,7     | 00.16,103 |
| 02:06.08,803 | (58/58) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:23.57,683 | 01.25,351 | 1.01,701 | 00.13,022 |
| 02:06.23,288 | (58/58) | 8  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:24.12,168 | 01.25,058 | 1.16,186 | 00.14,485 |
| 02:06.28,460 | (57/58) | 12 | №24 Луис Перес-Сала («Минарди») | 01:24.17,340 | 01.27,331 | 1 круг   | 00.05,172 |
| 02:06.28,728 | (55/58) | 15 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:24.17,608 | 01.27,070 | 3 круга  | 00.00,268 |
| 02:06.30,470 | (58/58) | 9  | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:24.19,350 | 01.26,516 | 1.23,368 | 00.01,742 |
| 02:06.31,860 | (58/58) | 10 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:24.20,740 | 01.27,487 | 1.24,758 | 00.01,390 |

02:05.11 – ещё раз замедленный повтор.

02:05.23 – прямой эфир. Перес-Сала, Палмер, Модена, Алези, Мэнселл, Сенна.

02:05.48 – 19 кругов до финиша.

02:06.28 – информационное табло Мэнселлу: 1 позиция, Сенна на предыдущем круге отставал на 0,4 с, Прост – на 14 с, до финиша – 18 кругов.

02:06.32 – 59 круг. Мэнселл идёт на обгон Алези. А Йоханссон окончательно сошёл.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:06.32,011 | (59/59) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:24.20,891 | 01.24,909 |          | 00.00,151 |
| 02:06.32,531 | (59/59) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:24.21,411 | 01.24,966 | 0,52     | 00.00,520 |
| 02:06.46,428 | (59/59) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:24.35,308 | 01.25,043 | 14,4     | 00.13,897 |
| 02:06.47,045 | (58/59) | 11 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:24.35,925 | 01.24,835 | 1 круг   | 00.00,617 |
| 02:06.49,203 | (59/59) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:24.38,083 | 01.24,509 | 17,2     | 00.02,158 |
| 02:06.51,565 | (59/59) | 5  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:24.40,445 | 01.25,382 | 19,6     | 00.02,362 |
| 02:07.05,474 | (57/59) | 13 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:24.54,354 | 01.25,796 | 2 круга  | 00.13,909 |
| 02:07.21,042 | (59/59) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:25.09,922 | 01.25,261 | 49       | 00.15,568 |
| 02:07.34,252 | (59/59) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:25.23,132 | 01.25,449 | 1.02,241 | 00.13,210 |
| 02:07.48,430 | (59/59) | 8  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:25.37,310 | 01.25,142 | 1.16,419 | 00.14,178 |
| 02:07.55,092 | (56/59) | 15 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:25.43,972 | 01.26,364 | 3 круга  | 00.06,662 |

02:06.37 – Сенна тоже успел пройти Алези.

02:06.53 – Переса-Салу разворачивает прямо перед Мэнселлом, который тут же проходит Модену. Как раз Модена Переса-Салу и «подпихнул».

02:06.58 – Сенна на подъёме успевает сделать то же самое и приблизиться к Мэнселлу. Но потом Мэнселл сразу же уехал.

02:07.38 – впереди – Палмер (15).

02:07.42 – положение после 59 кругов.

02:07.57 – 60 круг.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:07.57,802 | (60/60) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:25.46,682 | 01.25,791 |          | 00.02,710 |
| 02:07.59,077 | (60/60) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:25.47,957 | 01.26,546 | 1,28     | 00.01,275 |
| 02:08.03,738 | (59/60) | 9  | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:25.52,618 | 01.33,268 | 1 круг   | 00.04,661 |
| 02:08.03,933 | (59/60) | 10 | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:25.52,813 | 01.32,073 | 1 круг   | 00.00,195 |
| 02:08.12,254 | (60/60) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:26.01,134 | 01.25,826 | 14,5     | 00.08,321 |
| 02:08.12,583 | (59/60) | 11 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:26.01,463 | 01.25,538 | 1 круг   | 00.00,329 |
| 02:08.14,197 | (60/60) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:26.03,077 | 01.24,994 | 16,4     | 00.01,614 |
| 02:08.17,189 | (60/60) | 5  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:26.06,069 | 01.25,624 | 19,4     | 00.02,992 |
| 02:08.30,309 | (58/60) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:26.19,189 | 01.24,835 | 2 круга  | 00.13,120 |
| 02:08.46,164 | (60/60) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:26.35,044 | 01.25,122 | 48,4     | 00.15,855 |
| 02:08.59,516 | (60/60) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:26.48,396 | 01.25,264 | 1.01,714 | 00.13,352 |
| 02:09.13,884 | (60/60) | 8  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:27.02,764 | 01.25,454 | 1.16,082 | 00.14,368 |
| 02:09.19,312 | (57/60) | 14 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:27.08,192 | 01.24,220 | 3 круга  | 00.05,428 |

02:08.05 – Алези идёт на обгон Модены. Удачно. Позади появился Прост.

02:08.11 – лидеры.

02:08.16 – Прост, Уорик, Чивер, Бутсен.

02:08.19 – Мэнселл и Сенна.



02:09.21 – 61 круг. На свободной трассе Мэнселл быстрее Сенны на 0,4 с.

|              |         |    |                                  |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|----------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:09.21,970 | (61/61) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)  | 01:27.10,850 | 01.24,168 |          | 00.02,658 |
| 02:09.23,580 | (61/61) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)     | 01:27.12,460 | 01.24,503 | 1,61     | 00.01,610 |
| 02:09.31,660 | (60/61) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)         | 01:27.20,540 | 01.27,727 | 1 круг   | 00.08,080 |
| 02:09.33,276 | (60/61) | 10 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)     | 01:27.22,156 | 01.29,538 | 1 круг   | 00.01,616 |
| 02:09.38,043 | (61/61) | 3  | №2 Ален Прост («Макларен»)       | 01:27.26,923 | 01.25,789 | 16,1     | 00.04,767 |
| 02:09.38,704 | (60/61) | 11 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)        | 01:27.27,584 | 01.26,121 | 1 круг   | 00.00,661 |
| 02:09.39,503 | (61/61) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)        | 01:27.28,383 | 01.25,306 | 17,5     | 00.00,799 |
| 02:09.41,404 | (61/61) | 5  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)     | 01:27.30,284 | 01.24,215 | 19,4     | 00.01,901 |
| 02:09.53,964 | (59/61) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)      | 01:27.42,844 | 01.23,655 | 2 круга  | 00.12,560 |
| 02:10.11,249 | (61/61) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)       | 01:28.00,129 | 01.25,085 | 49,3     | 00.17,285 |
| 02:10.25,412 | (61/61) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)      | 01:28.14,292 | 01.25,896 | 1.03,442 | 00.14,163 |
| 02:10.38,667 | (61/61) | 8  | №20 Эмануэле Пиirro («Бенеттон») | 01:28.27,547 | 01.24,783 | 1.16,697 | 00.13,255 |
| 02:10.44,392 | (58/61) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)   | 01:28.33,272 | 01.25,080 | 3 круга  | 00.05,725 |

02:09.35 – разрыв между Мэнселлом и Сенной.

02:09.54 – разрыв между Простом и Сенной.

02:10.45 – 62 круг. Сенна был чуть-чуть быстрее Мэнселла. Уорик пропустил Чивера и Бутсена.

|              |         |    |                                  |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|----------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:10.45,559 | (62/62) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари»)  | 01:28.34,439 | 01.23,589 |          | 00.01,167 |
| 02:10.47,081 | (62/62) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)     | 01:28.35,961 | 01.23,501 | 1,52     | 00.01,522 |
| 02:10.58,822 | (61/62) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)         | 01:28.47,702 | 01.27,162 | 1 круг   | 00.11,741 |
| 02:11.01,219 | (61/62) | 10 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)     | 01:28.50,099 | 01.27,943 | 1 круг   | 00.02,397 |
| 02:11.06,894 | (62/62) | 3  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)        | 01:28.55,774 | 01.27,391 | 21,3     | 00.05,675 |
| 02:11.07,750 | (62/62) | 4  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)     | 01:28.56,630 | 01.26,346 | 22,2     | 00.00,856 |
| 02:11.09,016 | (61/62) | 11 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)        | 01:28.57,896 | 01.30,312 | 1 круг   | 00.01,266 |
| 02:11.10,637 | (62/62) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)       | 01:28.59,517 | 01.32,594 | 25,1     | 00.01,621 |
| 02:11.18,469 | (60/62) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)      | 01:29.07,349 | 01.24,505 | 2 круга  | 00.07,832 |
| 02:11.37,776 | (62/62) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)       | 01:29.26,656 | 01.26,527 | 52,2     | 00.19,307 |
| 02:11.50,770 | (62/62) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)      | 01:29.39,650 | 01.25,358 | 1.05,211 | 00.12,994 |
| 02:12.03,212 | (62/62) | 8  | №20 Эмануэле Пиirro («Бенеттон») | 01:29.52,092 | 01.24,545 | 1.17,653 | 00.12,442 |

02:11.03 – Прост заезжает в боксы! Менять шины за 15 кругов до финиша? Да. Когда Патресе замедлился, из его машины были выбросы масла, которые попали на забралю шлема Проста, который на мгновение был дезориентирован и съехал с траектории, где на шины налип всякий мусор, и начались сильные вибрации. Оставалось только поставить новые. 7,52 сек. Выехал на 5 позиции, пропустив только Чивера и Бутсена, которые были непосредственно за ним.

02:11.32 – Мэнселл уже обогнал Палмера, Сенна готовится.

02:12.00 – Палмер посторонился перед последним поворотом.

02:12.09 – 63 круг. Быстрее Мэнселла сейчас по трассе не едет никто. Сенна отстаёт на 2,5 сек.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:12.09,820 | (63/63) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:29.58,700 | 01.24,261 |          | 00.06,608 |
| 02:12.12,308 | (63/63) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:30.01,188 | 01.25,227 | 2,49     | 00.02,488 |
| 02:12.13,227 | (59/63) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:30.02,107 | 01.28,835 | 4 круга  | 00.00,919 |
| 02:12.24,494 | (62/63) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:30.13,374 | 01.25,672 | 1 круг   | 00.11,267 |
| 02:12.28,974 | (62/63) | 10 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:30.17,854 | 01.27,755 | 1 круг   | 00.04,480 |
| 02:12.32,793 | (63/63) | 3  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:30.21,673 | 01.25,899 | 23       | 00.03,819 |
| 02:12.33,822 | (63/63) | 4  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:30.22,702 | 01.26,072 | 24       | 00.01,029 |
| 02:12.35,020 | (62/63) | 11 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:30.23,900 | 01.26,004 | 1 круг   | 00.01,198 |
| 02:12.43,295 | (61/63) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:30.32,175 | 01.24,826 | 2 круга  | 00.08,275 |
| 02:12.53,436 | (63/63) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:30.42,316 | 01.42,799 | 43,6     | 00.10,141 |
| 02:13.04,498 | (63/63) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:30.53,378 | 01.26,722 | 54,7     | 00.11,062 |
| 02:13.15,649 | (63/63) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:31.04,529 | 01.24,879 | 1.05,829 | 00.11,151 |
| 02:13.27,772 | (63/63) | 8  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:31.16,652 | 01.24,560 | 1.17,952 | 00.12,123 |

02:12.29 – разрыв между Мэнселлом и Сенной.

02:13.22 – положение после 63 кругов.

02:13.33 – 64 круг. Сенна немного отыграл у Мэнселла.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:13.33,374 | (64/64) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:31.22,254 | 01.23,554 |          | 00.05,602 |
| 02:13.35,621 | (64/64) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:31.24,501 | 01.23,313 | 2,25     | 00.02,247 |
| 02:13.39,093 | (60/64) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:31.27,973 | 01.25,866 | 4 круга  | 00.03,472 |
| 02:13.49,781 | (63/64) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:31.38,661 | 01.25,287 | 1 круг   | 00.10,688 |
| 02:13.55,907 | (63/64) | 10 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:31.44,787 | 01.26,933 | 1 круг   | 00.06,126 |
| 02:13.57,952 | (64/64) | 3  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:31.46,832 | 01.25,159 | 24,6     | 00.02,045 |
| 02:13.58,220 | (64/64) | 4  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:31.47,100 | 01.24,398 | 24,8     | 00.00,268 |
| 02:13.59,818 | (63/64) | 11 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:31.48,698 | 01.24,798 | 1 круг   | 00.01,598 |
| 02:14.07,941 | (62/64) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:31.56,821 | 01.24,646 | 2 круга  | 00.08,123 |
| 02:14.16,162 | (64/64) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:32.05,042 | 01.22,726 | 42,8     | 00.08,221 |
| 02:14.29,881 | (64/64) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:32.18,761 | 01.25,383 | 56,5     | 00.13,719 |
| 02:14.40,317 | (64/64) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:32.29,197 | 01.24,668 | 1.06,943 | 00.10,436 |
| 02:14.52,360 | (64/64) | 8  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:32.41,240 | 01.24,588 | 1.18,986 | 00.12,043 |



*Тьерри Бутсен обходит Эдди Чивера в начале 65 круга.*

02:13.36 – бортовая камера Пике на 6 позиции.

02:13.56 – Мэнселл.

02:14.16 – Прост закончил 64 круг и показал на свежих шинах абсолютно лучшее время, впервые выйдя из минуты и 23 секунд! До Бутсена на 4 позиции ему 18 секунд. Его скорость – на полторы секунды лучше, осталось 13 кругов. В принципе, возможно догнать.

02:14.44 – информация о лучшем круге Проста.

02:14.46 – Прост (5).

02:14.57 – 65 круг (12 кругов до финиша). Сенна ещё отыграл у Мэнселла и теперь отстаёт на полторы секунды. Прост показал новый лучший круг. Бутсен обошёл Чивера, от которого Прост отстаёт на 13 секунд. Акцент в гонке переместился на эту борьбу.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:14.57,627 | (65/65) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:32.46,507 | 01.24,253 |          | 00.05,267 |
| 02:14.59,166 | (65/65) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:32.48,046 | 01.23,545 | 1,54     | 00.01,539 |
| 02:15.03,259 | (61/65) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:32.52,139 | 01.24,166 | 4 круга  | 00.04,093 |
| 02:15.15,464 | (64/65) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:33.04,344 | 01.25,683 | 1 круг   | 00.12,205 |
| 02:15.23,377 | (64/65) | 10 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:33.12,257 | 01.27,470 | 1 круг   | 00.07,913 |
| 02:15.23,648 | (65/65) | 3  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:33.12,528 | 01.25,428 | 26       | 00.00,271 |
| 02:15.24,516 | (65/65) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:33.13,396 | 01.26,564 | 26,9     | 00.00,868 |
| 02:15.25,006 | (64/65) | 11 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:33.13,886 | 01.25,188 | 1 круг   | 00.00,490 |
| 02:15.32,731 | (63/65) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:33.21,611 | 01.24,790 | 2 круга  | 00.07,725 |
| 02:15.38,816 | (65/65) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:33.27,696 | 01.22,654 | 41,2     | 00.06,085 |
| 02:15.54,906 | (65/65) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:33.43,786 | 01.25,025 | 57,3     | 00.16,090 |
| 02:16.05,002 | (65/65) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:33.53,882 | 01.24,685 | 1.07,375 | 00.10,096 |
| 02:16.16,665 | (65/65) | 8  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:34.05,545 | 01.24,305 | 1.19,038 | 00.11,663 |

02:15.00 – лидеры.

02:15.25 – 12 кругов до финиша.

02:15.51 – информация о лучшем круге Проста.

02:16.20 – 66 круг (11 кругов до финиша). Мэнселл показал лучший круг! На старых шинах! Прост отыграл у Чивера почти 4 секунды!

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:16.20,264 | (66/66) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:34.09,144 | 01.22,637 |          | 00.03,599 |
| 02:16.22,602 | (66/66) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:34.11,482 | 01.23,436 | 2,34     | 00.02,338 |
| 02:16.27,930 | (62/66) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:34.16,810 | 01.24,671 | 4 круга  | 00.05,328 |
| 02:16.40,666 | (65/66) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:34.29,546 | 01.25,202 | 1 круг   | 00.12,736 |
| 02:16.50,919 | (65/66) | 10 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:34.39,799 | 01.27,542 | 1 круг   | 00.10,253 |
| 02:16.51,040 | (66/66) | 3  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:34.39,920 | 01.27,392 | 30,8     | 00.00,121 |
| 02:16.51,475 | (66/66) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:34.40,355 | 01.26,959 | 31,2     | 00.00,435 |
| 02:16.51,811 | (65/66) | 11 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:34.40,691 | 01.26,805 | 1 круг   | 00.00,336 |
| 02:16.58,077 | (64/66) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:34.46,957 | 01.25,346 | 2 круга  | 00.06,266 |
| 02:17.01,897 | (66/66) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:34.50,777 | 01.23,081 | 41,6     | 00.03,820 |
| 02:17.19,503 | (66/66) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:35.08,383 | 01.24,597 | 59,2     | 00.17,606 |
| 02:17.29,708 | (66/66) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:35.18,588 | 01.24,706 | 1.09,444 | 00.10,205 |
| 02:17.41,294 | (66/66) | 8  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:35.30,174 | 01.24,629 | 1.21,030 | 00.11,586 |



*Дерек Уорик, отставая на круг, на свежих шинах догнал товарища по команде «Эрроуз» Эдди Чивера (№10) на 65 круге, но обогнать не стал.*

02:16.23 – положение после 65 круга (предыдущего).

02:16.37 – информация о лучшем круге Мэнселла.



02:16.43 – мелькнул Пирро (8), которого мы вообще в этой гонке ни разу не видели. Он стартовал на запасной машине после возгорания на основной в разминке. Кокпит оказался для него слишком тесным, и в гонке ему было некомфортно.

02:17.08 – Прост. Перед ним – Брандл (12).

02:17.17 – бортовая камера Пике.

02:17.28 – Мэнселл, Сенна.

02:17.43 – 67 круг (10 кругов до финиша). Преимущество Мэнселла растёт. Просту осталось 4,5 секунды до Чивера, но сначала надо обогнать круговых Уорика и Брандла.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:17.43,268 | (67/67) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:35.32,148 | 01.23,004 |          | 00.01,974 |
| 02:17.46,869 | (67/67) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:35.35,749 | 01.24,267 | 3,6      | 00.03,601 |
| 02:17.52,970 | (63/67) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:35.41,850 | 01.25,040 | 4 круга  | 00.06,101 |
| 02:18.06,052 | (66/67) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:35.54,932 | 01.25,386 | 1 круг   | 00.13,082 |
| 02:18.17,057 | (67/67) | 3  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:36.05,937 | 01.26,017 | 33,8     | 00.11,005 |
| 02:18.19,557 | (66/67) | 10 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:36.08,437 | 01.28,638 | 1 круг   | 00.02,500 |
| 02:18.20,116 | (67/67) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:36.08,996 | 01.28,641 | 36,8     | 00.00,559 |
| 02:18.20,458 | (66/67) | 11 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:36.09,338 | 01.28,647 | 1 круг   | 00.00,342 |
| 02:18.23,137 | (65/67) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:36.12,017 | 01.25,060 | 2 круга  | 00.02,679 |
| 02:18.24,727 | (67/67) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:36.13,607 | 01.22,830 | 41,5     | 00.01,590 |
| 02:18.44,793 | (67/67) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:36.33,673 | 01.25,290 | 1.01,525 | 00.20,066 |
| 02:18.54,822 | (67/67) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:36.43,702 | 01.25,114 | 1.11,554 | 00.10,029 |

02:18.01 – 10 кругов до финиша.

02:18.09 – перед Мэнселлом – Пирро.

02:18.55 – Пирро пропускает Мэнселла.

02:19.06 – 68 круг (9 кругов до финиша). Мэнселл отыграл у Сенны секунду, Прост у Чивера – 2,5 с, но буквально упёрся в Брандла.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:19.06,877 | (68/68) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:36.55,757 | 01.23,609 |          | 00.12,055 |
| 02:19.07,487 | (67/68) | 8  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:36.56,367 | 01.26,193 | 1 круг   | 00.00,610 |
| 02:19.11,449 | (68/68) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:37.00,329 | 01.24,580 | 4,57     | 00.03,962 |
| 02:19.17,652 | (64/68) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:37.06,532 | 01.24,682 | 4 круга  | 00.06,203 |
| 02:19.31,408 | (67/68) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:37.20,288 | 01.25,356 | 1 круг   | 00.13,756 |
| 02:19.42,663 | (68/68) | 3  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:37.31,543 | 01.25,606 | 35,8     | 00.11,255 |
| 02:19.46,907 | (67/68) | 10 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:37.35,787 | 01.27,350 | 1 круг   | 00.04,244 |
| 02:19.47,118 | (68/68) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:37.35,998 | 01.27,002 | 40,2     | 00.00,211 |
| 02:19.47,451 | (67/68) | 11 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:37.36,331 | 01.26,993 | 1 круг   | 00.00,333 |
| 02:19.48,913 | (66/68) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:37.37,793 | 01.25,776 | 2 круга  | 00.01,462 |
| 02:19.49,076 | (68/68) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:37.37,956 | 01.24,349 | 42,2     | 00.00,163 |
| 02:20.08,890 | (68/68) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:37.57,770 | 01.24,097 | 1.02,013 | 00.19,814 |
| 02:20.20,322 | (68/68) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:38.09,202 | 01.25,500 | 1.13,445 | 00.11,432 |



02:19.27 – разрыв между Мэнселлом и Сенной.

02:19.42 – Бутсен (3). Позади – Модена, Чивер, Уорик и Брандл, на обгон которого пошёл Прост. Параллельно Чивер обогнал на торможении Модену.

02:19.58 – Мэнселл и Пирро (8). Сенну даже уже и не видно. На следующих кадрах появился. У него также начались сильные вибрации, и он снизил скорость, не пытаясь бороться за победу.

02:20.19 – положение после 68 кругов.

02:20.30 – 69 круг (8 кругов до финиша). Мэнселл отыграл у Сенны почти 3 секунды, Модену прошёл также и Уорик.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:20.30,026 | (69/69) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:38.18,906 | 01.23,149 |          | 00.09,704 |
| 02:20.31,838 | (68/69) | 8  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:38.20,718 | 01.24,351 | 1 круг   | 00.01,812 |
| 02:20.37,443 | (69/69) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:38.26,323 | 01.25,994 | 7,42     | 00.05,605 |
| 02:20.42,320 | (65/69) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:38.31,200 | 01.24,668 | 4 круга  | 00.04,877 |
| 02:20.56,299 | (68/69) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:38.45,179 | 01.24,891 | 1 круг   | 00.13,979 |
| 02:21.07,382 | (69/69) | 3  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:38.56,262 | 01.24,719 | 37,4     | 00.11,083 |
| 02:21.13,457 | (69/69) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:39.02,337 | 01.26,339 | 43,4     | 00.06,075 |
| 02:21.13,764 | (68/69) | 10 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:39.02,644 | 01.26,313 | 1 круг   | 00.00,307 |
| 02:21.16,826 | (69/69) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:39.05,706 | 01.27,750 | 46,8     | 00.03,062 |
| 02:21.16,830 | (68/69) | 11 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:39.05,710 | 01.29,923 | 1 круг   | 00.00,004 |
| 02:21.17,294 | (67/69) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:39.06,174 | 01.28,381 | 2 круга  | 00.00,464 |
| 02:21.34,081 | (69/69) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:39.22,961 | 01.25,191 | 1.04,055 | 00.16,787 |
| 02:21.45,809 | (69/69) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:39.34,689 | 01.25,487 | 1.15,783 | 00.11,728 |



02:20.55 – 8 кругов до финиша.

02:21.03 – Бутсен (3). Выигрывает у Чивера 6 секунд, а по скорости – по полторы секунды на круге.

02:21.14 – Прост обогнал Модену буквально за считанные метры до линии финиша круга. Теперь Просту – 3 секунды до Уорика.

02:21.25 – если Уорик отстаёт от Чивера на круг и пропустил его на этом основании, хоть и быстрее по скорости, то пара «брэбэмов» борется за позицию (11-ю). Брандл атакует.

02:21.53 – 70 круг (7 кругов до финиша). Сенна остал ещё на 3 секунды, Прост отыграл у Уорика полторы.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:21.53,482 | (70/70) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:39.42,362 | 01.23,456 |          | 00.07,673 |
| 02:21.56,758 | (69/70) | 8  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:39.45,638 | 01.24,920 | 1 круг   | 00.03,276 |
| 02:22.03,904 | (70/70) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:39.52,784 | 01.26,461 | 10,4     | 00.07,146 |
| 02:22.06,843 | (66/70) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:39.55,723 | 01.24,523 | 4 круга  | 00.02,939 |
| 02:22.21,648 | (69/70) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:40.10,528 | 01.25,349 | 1 круг   | 00.14,805 |
| 02:22.31,236 | (70/70) | 3  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:40.20,116 | 01.23,854 | 37,8     | 00.09,588 |
| 02:22.39,271 | (70/70) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:40.28,151 | 01.25,814 | 45,8     | 00.08,035 |
| 02:22.39,740 | (69/70) | 10 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:40.28,620 | 01.25,976 | 1 круг   | 00.00,469 |
| 02:22.41,386 | (70/70) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:40.30,266 | 01.24,560 | 47,9     | 00.01,646 |
| 02:22.43,795 | (69/70) | 11 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:40.32,675 | 01.26,965 | 1 круг   | 00.02,409 |
| 02:22.44,319 | (68/70) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:40.33,199 | 01.27,025 | 2 круга  | 00.00,524 |
| 02:22.59,468 | (70/70) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:40.48,348 | 01.25,387 | 1.05,986 | 00.15,149 |
| 02:23.11,293 | (70/70) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:41.00,173 | 01.25,484 | 1.17,811 | 00.11,825 |

02:21.57 – Мэнселл, Пирро (8), Сенна (2), Палмер. Даже Палмер отыгрывает у Сенны по полторы-две секунды на круге.

02:22.26 – Мэнселл (1). Перед «эской» немного перетормозил.

02:22.36 – Каффи (7), которого давно не показывали. Это следующий потенциальный круговой.

02:22.47 – впервые в этой гонке показывают такую графику. Зелёная точка, которую здесь приписывают Сенне, на самом деле – Пирро. Сенна здесь фактически отсутствует.

02:23.17 – 71 круг (6 кругов до финиша). Отрыв Мэнселла от Сенны можно уже не контролировать. Бутсен отстаёт от Сенны на 24 секунды и тоже вряд ли сможет догнать. Прост догнал Уорика.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:23.17,374 | (71/71) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:41.06,254 | 01.23,892 |          | 00.06,081 |
| 02:23.21,704 | (70/71) | 8  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:41.10,584 | 01.24,946 | 1 круг   | 00.04,330 |
| 02:23.30,038 | (71/71) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:41.18,918 | 01.26,134 | 12,7     | 00.08,334 |
| 02:23.31,611 | (67/71) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:41.20,491 | 01.24,768 | 4 круга  | 00.01,573 |
| 02:23.47,610 | (70/71) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:41.36,490 | 01.25,962 | 1 круг   | 00.15,999 |
| 02:23.55,307 | (71/71) | 3  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:41.44,187 | 01.24,071 | 37,9     | 00.07,697 |
| 02:24.04,637 | (71/71) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:41.53,517 | 01.25,366 | 47,3     | 00.09,330 |
| 02:24.05,204 | (70/71) | 10 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:41.54,084 | 01.25,464 | 1 круг   | 00.00,567 |
| 02:24.05,761 | (71/71) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:41.54,641 | 01.24,375 | 48,4     | 00.00,557 |
| 02:24.10,901 | (70/71) | 11 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:41.59,781 | 01.27,106 | 1 круг   | 00.05,140 |
| 02:24.11,133 | (69/71) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:42.00,013 | 01.26,814 | 2 круга  | 00.00,232 |
| 02:24.25,189 | (71/71) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:42.14,069 | 01.25,721 | 1.07,815 | 00.14,056 |
| 02:24.36,594 | (71/71) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:42.25,474 | 01.25,301 | 1.19,220 | 00.11,405 |

02:23.18 – вот где на самом деле мелькнул Сенна, он только выходит из предпоследнего поворота, а зелёная точка находится уже в начале стартовой прямой.

02:24.16 – 6 кругов до финиша.

02:24.17 – Мэнселл (1), Пирро (8), Сенна (2), Палмер (13).



02:24.41 – 72 круг (5 кругов до финиша). Прост уперся в Уорика.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:24.41,946 | (72/72) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:42.30,826 | 01.24,572 |          | 00.05,352 |
| 02:24.46,291 | (71/72) | 8  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:42.35,171 | 01.24,587 | 1 круг   | 00.04,345 |
| 02:24.55,203 | (72/72) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:42.44,083 | 01.25,165 | 13,3     | 00.08,912 |
| 02:24.56,982 | (68/72) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:42.45,862 | 01.25,371 | 4 круга  | 00.01,779 |
| 02:25.13,414 | (71/72) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:43.02,294 | 01.25,804 | 1 круг   | 00.16,432 |
| 02:25.19,713 | (72/72) | 3  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:43.08,593 | 01.24,406 | 37,8     | 00.06,299 |
| 02:25.29,800 | (72/72) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:43.18,680 | 01.25,163 | 47,9     | 00.10,087 |
| 02:25.30,431 | (71/72) | 10 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:43.19,311 | 01.25,227 | 1 круг   | 00.00,631 |
| 02:25.30,670 | (72/72) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:43.19,550 | 01.24,909 | 48,7     | 00.00,239 |
| 02:25.37,576 | (71/72) | 11 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:43.26,456 | 01.26,675 | 1 круг   | 00.06,906 |
| 02:25.39,480 | (70/72) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:43.28,360 | 01.28,347 | 2 круга  | 00.01,904 |
| 02:25.50,594 | (72/72) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:43.39,474 | 01.25,405 | 1.08,648 | 00.11,114 |
| 02:26.01,499 | (72/72) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:43.50,379 | 01.24,905 | 1.19,553 | 00.10,905 |

02:25.26 – 5 кругов до финиша.

02:25.32 – Марри Уокер сообщил, что Прост обошёл Уорика, когда они проезжали мимо по главной прямой.

02:26.01 – положение после 72 кругов.

02:26.07 – 73 круг (4 круга до финиша).

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:26.07,287 | (73/73) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:43.56,167 | 01.25,341 |          | 00.05,788 |
| 02:26.10,827 | (72/73) | 8  | №20 Эмануеле Пирро («Бенеттон») | 01:43.59,707 | 01.24,536 | 1 круг   | 00.03,540 |
| 02:26.21,243 | (73/73) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:44.10,123 | 01.26,040 | 14       | 00.10,416 |
| 02:26.24,102 | (69/73) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:44.12,982 | 01.27,120 | 4 круга  | 00.02,859 |
| 02:26.39,187 | (72/73) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:44.28,067 | 01.25,773 | 1 круг   | 00.15,085 |
| 02:26.44,344 | (73/73) | 3  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:44.33,224 | 01.24,631 | 37,1     | 00.05,157 |
| 02:26.54,595 | (73/73) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:44.43,475 | 01.24,795 | 47,3     | 00.10,251 |
| 02:26.55,003 | (73/73) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:44.43,883 | 01.24,333 | 47,7     | 00.00,408 |
| 02:26.56,387 | (72/73) | 10 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:44.45,267 | 01.25,956 | 1 круг   | 00.01,384 |
| 02:27.04,537 | (72/73) | 11 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:44.53,417 | 01.26,961 | 1 круг   | 00.08,150 |
| 02:27.06,001 | (71/73) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:44.54,881 | 01.26,521 | 2 круга  | 00.01,464 |
| 02:27.16,387 | (73/73) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:45.05,267 | 01.25,793 | 1.09,100 | 00.10,386 |
| 02:27.26,911 | (73/73) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:45.15,791 | 01.25,412 | 1.19,624 | 00.10,524 |

02:26.40 – Бутсен (3).

02:26.49 – Мэнселл.

02:26.58 – Прост идёт на обгон Чивера, но неудачно. Позади – Уорик.

02:27.31 – 74 круг (3 круга до финиша).

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:27.31,543 | (74/74) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:45.20,423 | 01.24,256 |          | 00.04,632 |
| 02:27.35,452 | (73/74) | 8  | №20 Эмануеле Пирро («Бенеттон») | 01:45.24,332 | 01.24,625 | 1 круг   | 00.03,909 |
| 02:27.47,132 | (74/74) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:45.36,012 | 01.25,889 | 15,6     | 00.11,680 |
| 02:27.51,815 | (70/74) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:45.40,695 | 01.27,713 | 4 круга  | 00.04,683 |
| 02:28.05,905 | (73/74) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:45.54,785 | 01.26,718 | 1 круг   | 00.14,090 |
| 02:28.09,448 | (74/74) | 3  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:45.58,328 | 01.25,104 | 37,9     | 00.03,543 |
| 02:28.19,442 | (74/74) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:46.08,322 | 01.24,847 | 47,9     | 00.09,994 |
| 02:28.20,529 | (74/74) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:46.09,409 | 01.25,526 | 49       | 00.01,087 |
| 02:28.21,817 | (73/74) | 10 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:46.10,697 | 01.25,430 | 1 круг   | 00.01,288 |
| 02:28.31,696 | (73/74) | 11 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:46.20,576 | 01.27,159 | 1 круг   | 00.09,879 |
| 02:28.31,811 | (72/74) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:46.20,691 | 01.25,810 | 2 круга  | 00.00,115 |
| 02:28.41,706 | (74/74) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:46.30,586 | 01.25,319 | 1.10,163 | 00.09,895 |
| 02:28.53,025 | (74/74) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:46.41,905 | 01.26,114 | 1.21,482 | 00.11,319 |

02:27.40 – 3 круга до финиша.

02:28.30 – Мэнселл.

02:28.55 – информационный щит Мэнселлу: 1 позиция, Сенна отстаёт на 15,5 сек., Бутсен – на 37,5 сек.; до финиша – 2 круга.

02:28.57 – 75 кругов (2 круга до финиша).

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:28.57,054 | (75/75) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:46.45,934 | 01.25,511 |          | 00.04,029 |
| 02:29.01,272 | (74/75) | 8  | №20 Эмануеле Пирро («Бенеттон») | 01:46.50,152 | 01.25,820 | 1 круг   | 00.04,218 |
| 02:29.13,772 | (75/75) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:47.02,652 | 01.26,640 | 16,7     | 00.12,500 |
| 02:29.19,072 | (71/75) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:47.07,952 | 01.27,257 | 4 круга  | 00.05,300 |
| 02:29.32,336 | (74/75) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:47.21,216 | 01.26,431 | 1 круг   | 00.13,264 |
| 02:29.35,102 | (75/75) | 3  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:47.23,982 | 01.25,654 | 38       | 00.02,766 |
| 02:29.43,450 | (75/75) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:47.32,330 | 01.24,008 | 46,4     | 00.08,348 |
| 02:29.44,107 | (75/75) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:47.32,987 | 01.23,578 | 47,1     | 00.00,657 |
| 02:29.47,412 | (74/75) | 10 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:47.36,292 | 01.25,595 | 1 круг   | 00.03,305 |
| 02:29.57,335 | (73/75) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:47.46,215 | 01.25,524 | 2 круга  | 00.09,923 |
| 02:30.00,837 | (74/75) | 11 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:47.49,717 | 01.29,141 | 1 круг   | 00.03,502 |
| 02:30.07,171 | (75/75) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:47.56,051 | 01.25,465 | 1.10,117 | 00.06,334 |
| 02:30.18,883 | (75/75) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:48.07,763 | 01.25,858 | 1.21,829 | 00.11,712 |

02:29.09 – 2 круга до финиша.

02:29.19 – Каффи (7), Мэнселл (1), Пирро (8).

02:29.39 – Чивер и Прост. На этот раз включили их заблаговременно. Но Прост был слишком далеко для атаки.

02:29.51 – Мэнселл.

02:30.14 – положение после 75 круга.

02:30.23 – 76 круг. Мэнселл уходит на последний круг. Но у Проста будет ещё одна попытка в конце предпоследнего круга.

|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:30.23,283 | (76/76) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:48.12,163 | 01.26,229 |          | 00.04,400 |
| 02:30.26,297 | (75/76) | 8  | №20 Эмануеле Пирро («Бенеттон») | 01:48.15,177 | 01.25,025 | 1 круг   | 00.03,014 |
| 02:30.42,358 | (76/76) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:48.31,238 | 01.28,586 | 19,1     | 00.16,061 |
| 02:30.47,194 | (72/76) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:48.36,074 | 01.28,122 | 4 круга  | 00.04,836 |
| 02:30.58,455 | (75/76) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:48.47,335 | 01.26,119 | 1 круг   | 00.11,261 |
| 02:31.01,550 | (76/76) | 3  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:48.50,430 | 01.26,448 | 38,3     | 00.03,095 |
| 02:31.08,395 | (76/76) | 4  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:48.57,275 | 01.24,945 | 45,1     | 00.06,845 |
| 02:31.08,502 | (76/76) | 5  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:48.57,382 | 01.24,395 | 45,2     | 00.00,107 |
| 02:31.12,935 | (75/76) | 10 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:49.01,815 | 01.25,523 | 1 круг   | 00.04,433 |
| 02:31.23,041 | (74/76) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:49.11,921 | 01.25,706 | 2 круга  | 00.10,106 |
| 02:31.28,407 | (75/76) | 11 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:49.17,287 | 01.27,570 | 1 круг   | 00.05,366 |
| 02:31.33,821 | (76/76) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:49.22,701 | 01.26,650 | 1.10,538 | 00.05,414 |
| 02:31.45,367 | (76/76) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:49.34,247 | 01.26,484 | 1.22,084 | 00.11,546 |

02:30.30 – последний круг.

02:30.31 – Каффи, Мэнселл.

02:31.10 – Хант сообщил, что мимо них проехали Прост и Чивер бок о бок, Прост – с наружной стороны. Но итога борьбы им из комментаторской кабины не видно.

02:31.49 – 77 круг. Финиш! Мэнселл на пути к победе обогнал девятерых, Сенна – никого.



|              |         |    |                                 |              |           |          |           |
|--------------|---------|----|---------------------------------|--------------|-----------|----------|-----------|
| 02:31.49,770 | (77/77) | 1  | №27 Найджел Мэнселл («Феррари») | 01:49.38,650 | 01.26,487 |          | 00.04,403 |
| 02:31.51,494 | (76/77) | 8  | №20 Эмануэле Пирро («Бенеттон») | 01:49.40,374 | 01.25,197 | 1 круг   | 00.01,724 |
| 02:32.15,737 | (77/77) | 2  | №1 Айртон Сенна («Макларен»)    | 01:50.04,617 | 01.33,379 | 26       | 00.24,243 |
| 02:32.16,213 | (73/77) | 13 | №3 Джонатан Палмер («Тиррелл»)  | 01:50.05,093 | 01.29,019 | 4 круга  | 00.00,476 |
| 02:32.25,709 | (76/77) | 9  | №4 Жан Алези («Тиррелл»)        | 01:50.14,589 | 01.27,254 | 1 круг   | 00.09,496 |
| 02:32.28,124 | (77/77) | 3  | №5 Тьерри Бутсен («Уильямс»)    | 01:50.17,004 | 01.26,574 | 38,4     | 00.02,415 |
| 02:32.33,947 | (77/77) | 4  | №2 Ален Прост («Макларен»)      | 01:50.22,827 | 01.25,445 | 44,2     | 00.05,823 |
| 02:32.34,876 | (77/77) | 5  | №10 Эдди Чивер («Эрроуз»)       | 01:50.23,756 | 01.26,481 | 45,1     | 00.00,929 |
| 02:32.41,037 | (76/77) | 10 | №9 Дерек Уорик («Эрроуз»)       | 01:50.29,917 | 01.28,102 | 1 круг   | 00.06,161 |
| 02:32.48,106 | (75/77) | 12 | №7 Мартин Брандл («Брэбэм»)     | 01:50.36,986 | 01.25,065 | 2 круга  | 00.07,069 |
| 02:32.56,935 | (76/77) | 11 | №8 Стефано Модена («Брэбэм»)    | 01:50.45,815 | 01.28,528 | 1 круг   | 00.08,829 |
| 02:33.01,809 | (77/77) | 6  | №11 Нельсон Пике («Лотос»)      | 01:50.50,689 | 01.27,988 | 1.12,039 | 00.04,874 |
| 02:33.13,995 | (77/77) | 7  | №21 Алекс Каффи («Даллара»)     | 01:51.02,875 | 01.28,628 | 1.24,225 | 00.12,186 |



02:31.51 – Сенна, Палмер.  
 02:32.17 – Бутсен.  
 02:32.19 – Сенна и Палмер.  
 02:32.23 – Бутсен.  
 02:32.33 – финишируют Прост (4) и Чивер (5).  
 02:32.43 – общий зачёт. Переключение на французский репортаж.  
 02:32.45 – Брандл.  
 02:32.47 – бортовая камера Пике.  
 02:33.04 – Пике.  
 02:33.07 – Мэнселл и Пирро.  
 02:33.13 – положение после 77 кругов.  
 02:33.32 – замедленный повтор Простом Чивера.  
 02:33.41 – Мэнселл сворачивает в боксы на круге почёта.  
 02:33.53 – положение в общем зачёте по результатам гонки.  
 02:34.18 – замедленный повтор обгона Сенной Патрезе. Позади – Мэнселл, Прост, Уорик, Бергер.  
 02:35.00 – Мэнселл с Чезаре Фьорио. Также виден шлем Сенны.  
 02:35.06 – замедленный повтор обгона Мэнселлом Сенны.  
 02:35.24 – призёры: Мэнселл уже без шлема, Сенна, Бутсен.  
 02:35.52 – Мэнселл ставит автограф на финишном флаге. Появляется Прост и поздравляет Мэнселла. То же делает Бутсен.  
 02:36.52 – местные энтузиасты разглядывают «Лотос» Накадзимы.  
 02:37.09 – болельщики «Феррари».  
 02:37.43 – церемония награждения.



02:40.20 – транспортировка сломанной «Феррари» Бергера.  
 02:40.26 – Сенна не стал обливаться шампанским, а просто покинул подиум.  
 02:41.22 – пресс-конференция. На этом видео не слышно, что говорят, но первый вопрос победителю был о том, каково это – победить, стартуя с 12-го места. Мэнселл говорит, что это было сложно, в его карьере такое случилось впервые, но Джон Уотсон в Лонг-Бич как-то победил с 22 места на старте. Как он описал бы своё видение обгона Сенны? Гонщик впереди, видимо, совершил ошибку, Айртону пришлось притормозить, я проскочил. А как тот же эпизод воспринимает Сенна? У Йоханссона явно были проблемы, мне пришлось избегать столкновения, Мэнселл проехал нас обоих. Предъявит ли Сенна претензию Йоханссону? Это всё равно ничего не изменит. Мэнселла спросили о том, что он не менял шины. Было ли это рискованно? Мэнселл ответил, что да, было. Он обогнал четыре машины на старте, потом 20 кругов ехал на «паровозиком» и берёт шины. Также Мэнселл оценил гонку как лучшую в сезоне. Позже он посвятит победу Энцо Феррари, годовщина со дня смерти которого будет в понедельник.

02:47.30 – фрагмент другого интервью. Мэнселл говорит, что вчера он был сильно разочарован 12-му месту в квалификации, но на квалификационных шинах у них ничего не получалось, и ему пришлось квалифицироваться на гоночных, но, по крайней мере, они были хорошо подготовлены к гонке. Вопрос о двух его лучших обгонах в этой гонке. Отвечает, что у Проста была некоторая недостаточная поворачиваемость в том повороте, а Сенне помешал Йоханссон, ему не повезло, а Мэнселлу повезло оказаться в нужное время в нужном месте, и у него оказалось достаточно скорости, чтобы пройти их обоих. Сенна, описывая тот же эпизод, объяснил, что у Йоханссона были проблемы, он оставался на траектории, и Сенна с трудом избежал аварии, а Мэнселл выскочил сзади и обогнал. Это был хороший маневр, он заслужил эту победу. Сенна надеется, что очки за второе место пригодятся на финише сезона.

02:48.55 – конец записи.

Впервые с Австралии 1987 года «Макларен» был обыгран, а не просто проиграл из-за каких-то своих проблем.

#### Пит-стопы

|  |   |
|--|---|
| 2 кр. – Алез (внеплановый)                       | Прост – 62 кр.                          |
| 12 кр. – Наннини (шины)                          | Палмер – 51 кр.                         |
| 22 кр. – Бутсен (шины)                           | Алез – 2 кр.                            |
| 29 кр. – Бергер (шины)                           | Бутсен – 22 кр.                         |
| 30 кр. – Йоханссон (шины)                        | Брандл – 37 кр., 55 кр.                 |
| 32 кр. – Накадзима (шины)                        | Модена – 59 кр.                         |
| 32 кр. – Гашо (шины)                             | Уорик – 33 кр.                          |
| 33 кр. – Уорик (проблемы с управляемостью, шины) | Пике – 34 кр.                           |
| 34 кр. – Пике (шины)                             | Накадзима – 32 кр.                      |
| 36 кр. – Каффи (шины)                            | Наннини – 12 кр.                        |
| 37 кр. – Брандл (шины)                           | Каффи – 36 кр.                          |
| 42 кр. – Йоханссон (КПП)                         | Бергер – 29 кр.                         |
| 47 кр. (52 кр. лидера) – Йоханссон (КПП)         | Йоханссон – 30 кр., 42 кр., 47 (52) кр. |
| 51 кр. – Палмер                                  | Гашо – 32 кр.                           |
| 55 кр. – Брандл                                  |   |
| 59 кр. – Модена                                  |   |
| 62 кр. – Прост                                   |   |



Личный зачёт

|                         | Всего    | Бразилия | Сан-Марино | Монако | Мексика | США      | Канада | Франция | Великобритания | Германия | Венгрия  |
|-------------------------|----------|----------|------------|--------|---------|----------|--------|---------|----------------|----------|----------|
| Прост («Макларен»)      | 56       | 6        | 6          | 6      | 2       | 9        |        | 9       | 9              | 6        | 3        |
| Сенна («Макларен»)      | 42       |          | 9          | 9      | 9       |          |        |         |                | 9        | 6        |
| Мэнселл («Феррари»)     | 34       | 9        |            |        |         |          |        | 6       | 6              | 4        | 9        |
| Патресе («Уильямс»)     | 25       |          |            |        | 6       | 6        | 6      | 4       |                | 3        |          |
| Бутсен («Уильямс»)      | 17       |          | 3          |        |         | 1        | 9      |         |                |          | 4        |
| Наннини («Бенеттон»)    | 12       | 1        | 4          |        | 3       |          |        |         | 4              |          |          |
| Пике («Лотос»)          | 9        |          |            |        |         |          | 3      |         | 3              | 2        | 1        |
| Альборето («Тиррелл»)   | 6        |          |            | 2      | 4       |          |        |         |                |          |          |
| <b>Чивер («Эрроуз»)</b> | <b>6</b> |          |            |        |         | <b>4</b> |        |         |                |          | <b>2</b> |
| Херберт («Бенеттон»)    | 5        | 3        |            |        |         | 2        |        |         |                |          |          |
| Уорик («Эрроуз»)        | 5        | 2        | 2          |        |         |          |        |         |                | 1        |          |
| Гужелмин («Марч»)       | 4        | 4        |            |        |         |          |        |         |                |          |          |
| Модена («Брэбэм»)       | 4        |          |            | 4      |         |          |        |         |                |          |          |
| Каффи («Даллара»)       | 4        |          |            | 3      |         |          | 1      |         |                |          |          |
| 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

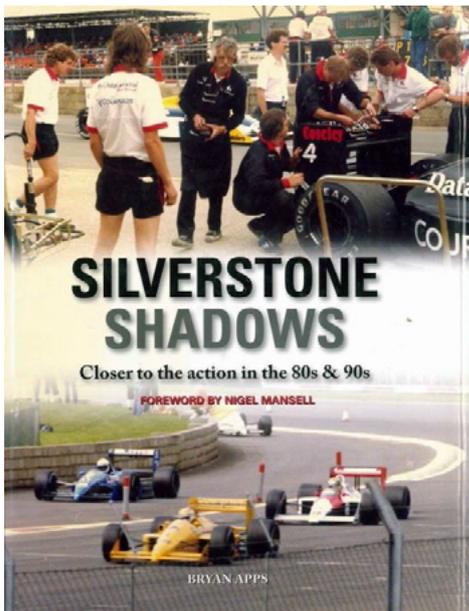
|                | Всего    | Бразилия | Сан-Марино | Монако | Мексика | США | Канада   | Франция | Великобритания | Германия | Венгрия  |
|----------------|----------|----------|------------|--------|---------|-----|----------|---------|----------------|----------|----------|
| «Макларен»     | 98       | 6        | 15         | 15     | 11      | 9   |          | 9       | 9              | 15       | 9        |
| «Уильямс»      | 42       |          | 3          |        | 6       | 6   | 15       | 4       |                | 4        | 4        |
| «Феррари»      | 34       | 9        |            |        |         |     |          | 6       | 6              | 4        | 9        |
| «Бенеттон»     | 17       | 4        | 4          |        | 3       | 2   |          |         | 4              |          |          |
| «Эрроуз»       | 11       | 2        | 2          |        |         | 4   |          |         |                | 1        | 2        |
| <b>«Лотос»</b> | <b>9</b> |          |            |        |         |     | <b>3</b> |         | <b>3</b>       | <b>2</b> | <b>1</b> |
| «Даллара»      | 8        |          |            | 3      |         |     | 5        |         |                |          |          |
| «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       |     |          |         |                |          |          |

Зелёным выделены гонщик и команда, улучшившие свои позиции в общем зачёте.

Владимир Коваленко

## Обзор купленных книг

Вот уже без малого полтора года вы, наши читатели, в группах нашего альманаха в соцсетях «ВКонтакте» и «Фейсбук» (с 1 января 2019 года к ним добавилась пока немногочисленная группа в «Одноклассниках») участвуете в акциях по покупке книг по истории автоспорта. Это ваша благодарность за наш труд и стимул к продолжению творчества. Вы присылаете денежные переводы от 100 до 3000 рублей, и на собранные деньги мы покупаем книги, которые затем используем в исследованиях, публикуемых в альманахе. И если какая-то из этих книг ещё не засветилась в списках использованной литературы в конце статей нашего альманаха, то это всего лишь дело времени. Ниже я вкратце напомню вам об этих книгах и прокомментирую их содержание. Книги приводятся в хронологическом порядке приобретения.



*Apps, Brian Silverstone Shadows* – Halsgrove, 2010

По большому счёту это – фотоальбом автоспортивного болельщика с 1953 года, которому посчастливилось в восьмидесятые-девяностые пользоваться любезностью Кена Тиррелла и Берни Экклстоуна, предоставлявшим автору пропуск в паддок британского гран-при. Каждой из гонок с 1985 по 1997 годы (в том числе на «Брандс-Хатч» в 1986 году) посвящена отдельная глава.

Надо признать, качество и цветопередача снимков сильно напоминает ширпотребный «Кодак» через простенький фотоаппарат. Обычно такие фотографии в книгах и журналах не публикуются. Зато в книгах и журналах обычно публикуются одни и те же кадры из крупных раскрученных фотоархивов, а тут – полный эксклюзив. Кроме того, видно что автор фотографировал не на продажу, а для себя, поэтому объекты съёмки выбраны именно с точки зрения интересов болельщика, что представляет дополнительную ценность.

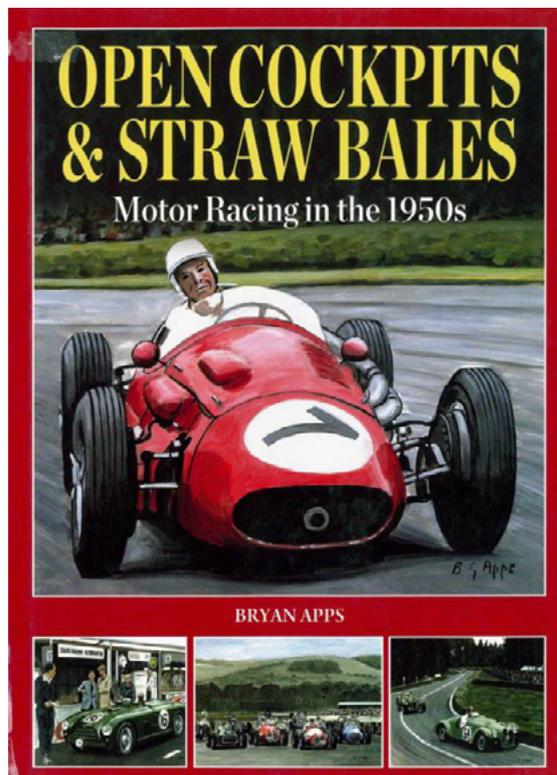
*Apps, Brian Open Cockpits & Straw Bales* – Halsgrove, 2011

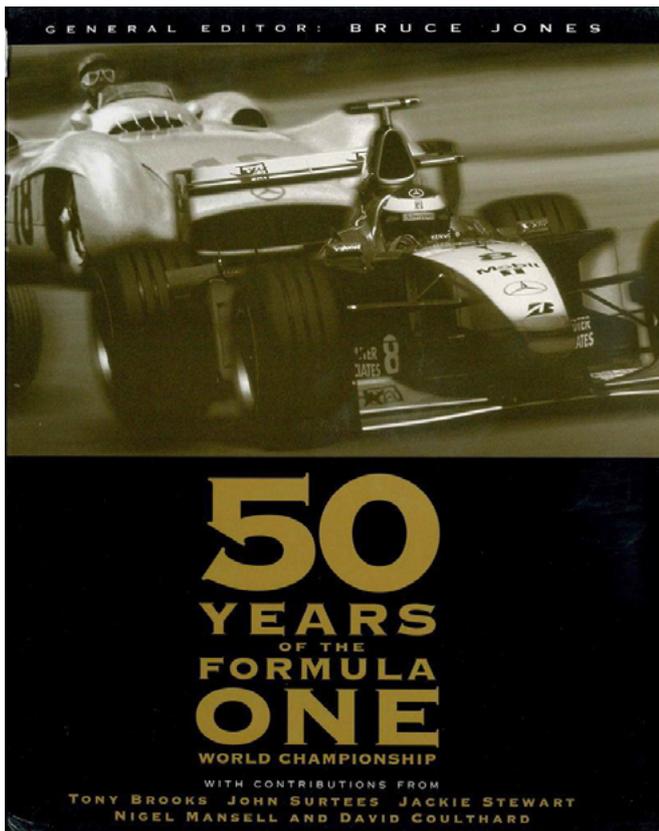
Следующая книга того же автора стала большим разочарованием, ибо в одном из кратких её описаний в интернете говорилось что-то о самобытных рассказах о гонках пятидесятых, свидетелем которых автору довелось быть. В реальности всё оказалось совсем не так. Брайан Аппс обратился к совсем другому жанру. На этот раз книга полна иллюстраций другого рода: рисунков самого автора. Не будем оценивать качество графики – это вопрос вкуса. А вот рассказы о гонках оказались не настолько самобытными. Да, в пятидесятые автор интересовался гонками и стал их смотреть вживую с 1957 года, а до этого имел общее представление из прессы, поэтому, в принципе, может вполне обладать нужным ощущением от всей атмосферы, которую мог передать читателю. Но, кажется, не получилось.

В общем, это не взгляд изнутри, а взгляд в прошлое. В соответствии с мифологией «Формулы-1» зачётные гонки чемпионата мира выделены в одну группу, а «прочие» значимые – в другую. Но они хотя бы есть, и это – плюс книги.

Так что эту книгу можно описать как неплохое чтение для начинающих болельщиков, но не более того. Автор продолжил в том же духе, надо полагать, для шестидесятых годов с книгой *Jim Clark to Jackie Stewart*.

Есть правда, у него и ещё одна книга под названием *When Motor Racing Was Fun*. Вот она, возможно и есть тот сборник самобытных рассказов, потому что, судя по рисункам на обложке, она также посвящена пятидесятым, но навряд ли будет повторять содержание этой.





**Jones, Bruce 50 Years of The Formula One World Championship – Carlton Books, 2001**

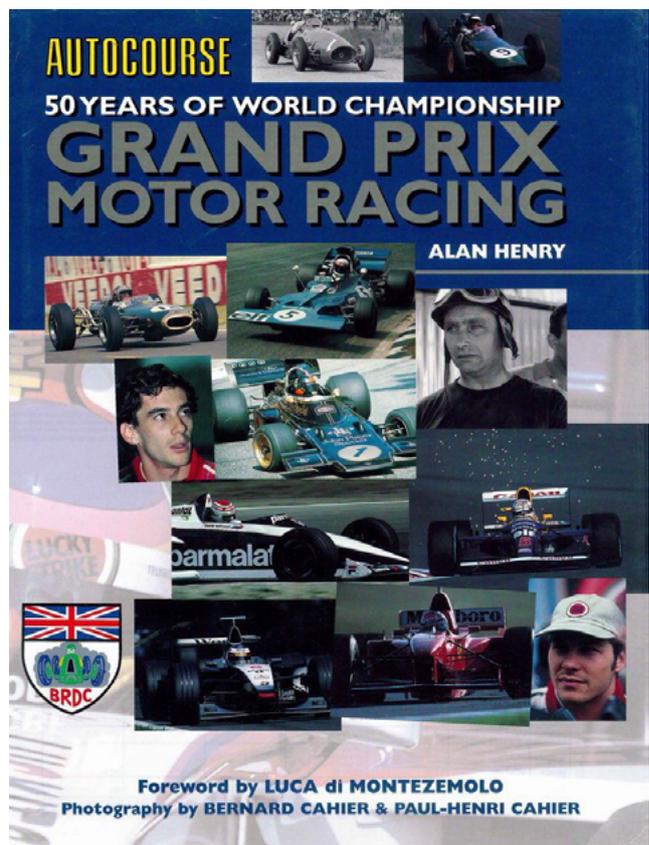
Книги такого типа можно назвать хронологическими справочниками. В них каждому сезону посвящена отдельная глава. Брюс Джонс – заслуженный летописец «Формулы-1». Его серия хронологических справочников именно с именем *Formula One* в названии – первая в своём роде и самая длительная. Первая книга вышла в 1995 году, и пятое её издание 1999 года было переведено на русский и выпущено издательством «Росмэн» в 2001 году. В дальнейшем книга переиздавалась каждый год, только менялся дизайн и слегка варьировалось название. Издание 2018 года называется *The Formula One Years*.

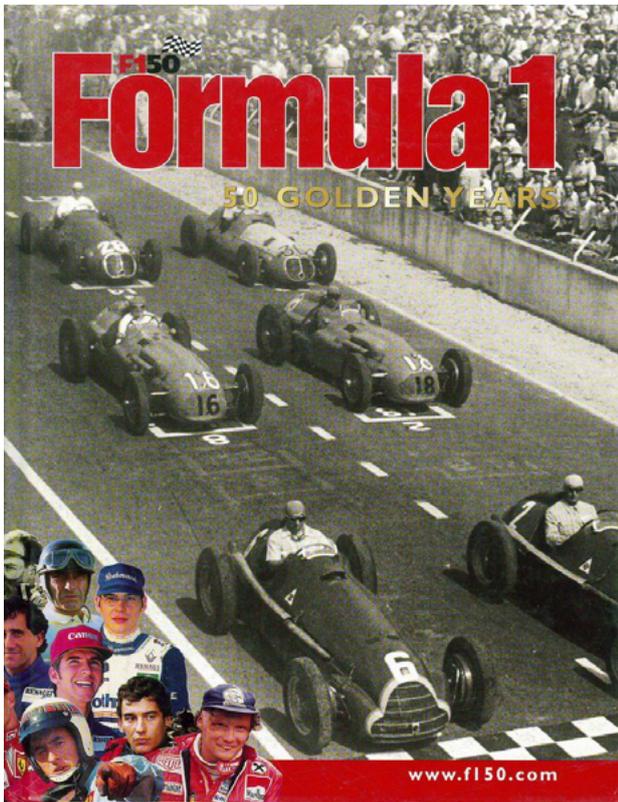
Данная книга фактически – это всё тот же справочник с тем же текстом, но с «юбилейным» дизайном. Как раз после него впервые весь дизайн серии поменялся в первый раз и продержался 10 лет до выхода «юбилейного» издания *60 Years of The Formula One World Championship*. Собственно, понимание этого покупка и изучение книги и принесло, больше ничего нового. Хотя изначальная идея была сравнить несколько книг, посвящённых якобы 50-летию «Формулы-1», особенно, на фоне того факта, что за 10 лет до этого якобы 40-летие «Формулы-1» не отмечалось вообще. Таким образом, на примере издававшихся книг постепенно складывается картина формирования мифологии «Формулы-1». Массовое и серийное издание справочников началось в 1995 году, «юбилейные» издания стали появляться в 1999-2000 годах, а за 10 лет до этого никаких юбилеев не отмечали.

**Henry, Alan Autocourse 50 Years of World Championship Grand Prix Motor Racing – Hazleton Publishing, 2000**

Ещё одна юбилейная книга, и точно так же, хоть и в гораздо меньшей степени, она основана на более раннем издании того же автора 1990 года выпуска под названием *History of the Grand Prix*. При большом желании можно даже найти отдельные предложения, совпадающие почти полностью. Но, в целом, текст всё таки очень сильно обновлён и главное – дополнен. Теперь всё повествование вписано в мифологию «Формулы-1». Раздел о пятидесятых начинается чётко с учреждения личного чемпионата мира в 1950 году, тогда как в книге 1990 года этой чёткой границы нет, а раздел начинается главами о послевоенном развитии «Альфа-Ромео» и «Феррари». А потом автор сразу переходил к середине пятидесятых. Это тоже наблюдение в копилку фактов о создании мифологии «Формулы-1».

А в остальной книга, как и все под маркой «Отокорса», - издание исключительно качественное, объёмное, информативное и полезное. Хорошее приобретение. Но за всей внешней крутизной всё равно скрывается искажение мифологией «Формулы-1» - на это обязательно надо делать поправку.





*Tremayne, David* **Formula 1: 50 Golden Years**  
– F1-50, 1998

Эта неприметная книга на самом деле вышла раньше двух предыдущих и, возможно, задала само по себе «юбилейное» направление. Она была издана неким «Советом Ф1-50» в составе: Джон Купер, Патрик Хед, Стирлинг Мосс, Ален Прост, Джеки Стюарт, Сид Уоткинс и Фрэнк Уильямс.

Она состоит не из хронологического повествования, а из рассказов о разных аспектах «Формулы-1», самых выдающихся гонщиках, личностях и командах, лучших гонках и т.п. Своего рода ода «Формуле-1» в том виде, в каком к тому времени уже сформировалась мифология. Возможно даже, можно сказать, что этой книгой поставлена жирная точка в процессе становления самой мифологии. С этого момента её догмы уже не могли подвергаться сомнению.

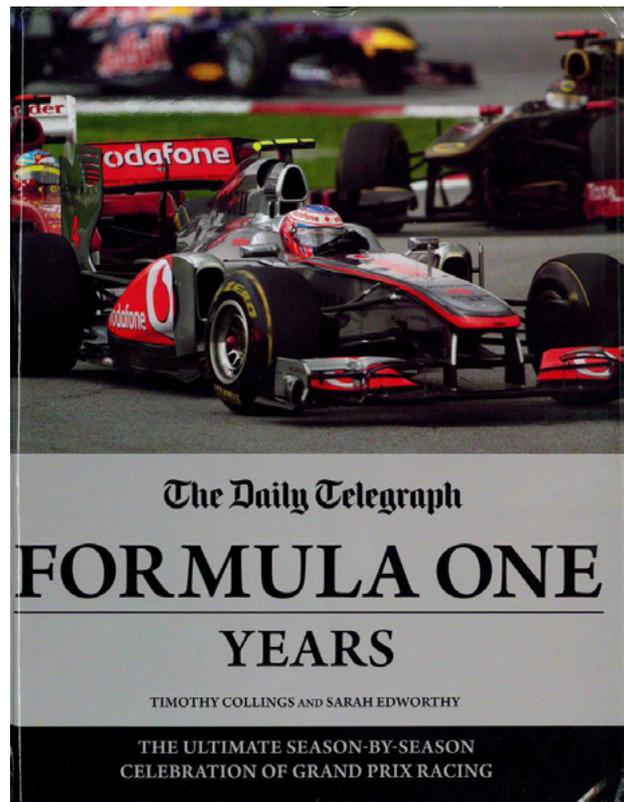
На самом деле книжка хороша, её статьи интересны, просто здесь так же надо относиться осторожно к выводам относительно периода личного чемпионата мира до создания «Формулы-1» в 1981 году.

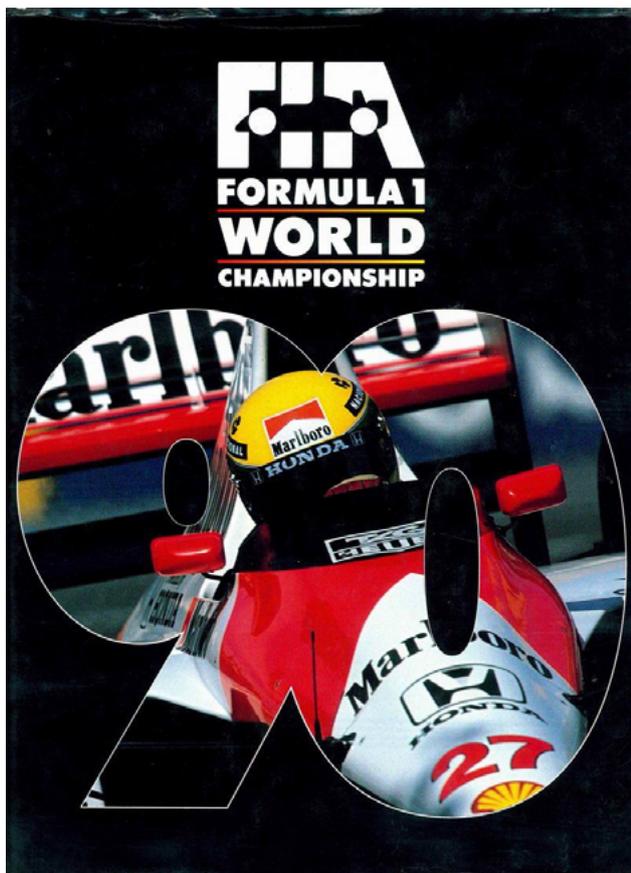
*Collings, Timothy; Edworthy Sarah* **The Daily Telegraph Formula One Years** – Carlton Books, 2011

Хронологический справочник, в котором почти после каждого сезона следует небольшой рассказ об одном из выдающихся гонщиков этого времени. Содержание книги довольно типично для мифологии «Формулы-1», ничего нового авторы читателю не предлагают и даже честно признаются, из каких источников позаимствовали содержание (в частности, в том числе из вышеописанной серии книг Брюса Джонса).

Судя по названию, можно было бы предположить, что в книге использованы, например, фотоархивы газеты «Дэйли Телеграф», но нет, в конце книги приведён список источников фотографий – это всё одни и те же персонажи: «Саттон», «ЛАТ», «Гетти», «Пресс Ассошиейтед» и другие. Так что газета просто является спонсором книги, выдержавшей в данном случае уже пятое издание с 2001 года.

Интерес к этой книге вызван изучением создания и развития мифологии «Формулы-1»: с чего всё началось и к чему в итоге пришло. В данном случае мы имеем дело с довольно поверхностным повествованием, которое, однако, начинающим даст некоторое представление, хоть и сильно искажённое, об истории того, что выдают за «Формулу-1».





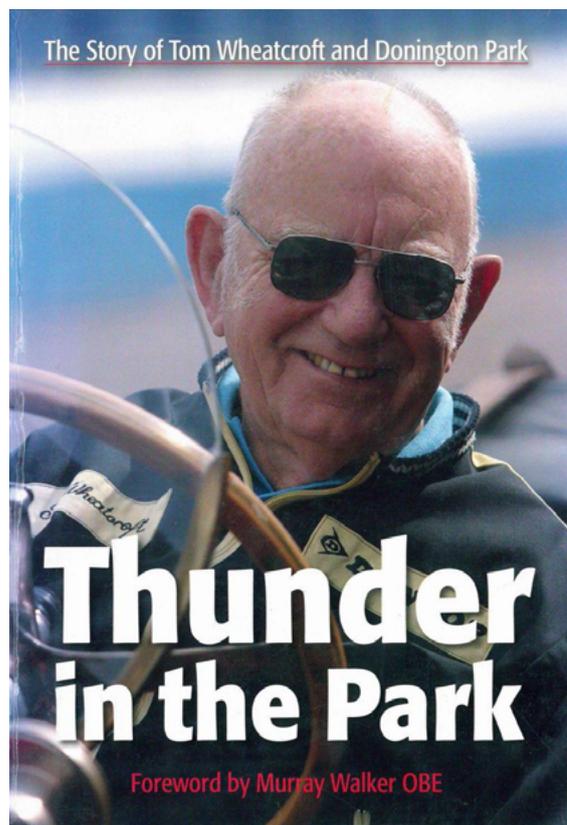
*Bob Constaduros* **FIA Formula 1 World Championship 90** – Piccadilly ProMotion, 1990

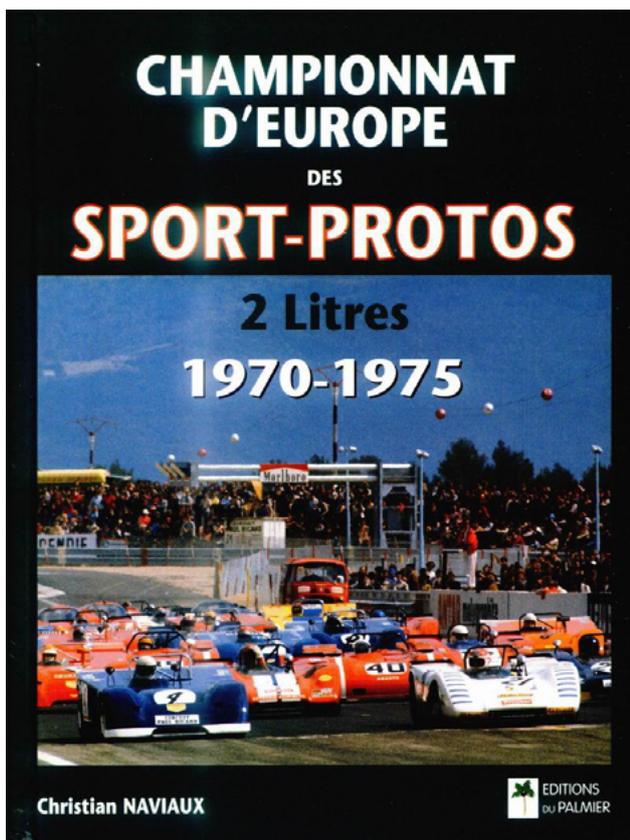
Четвёртый выпуск издававшегося с 1987 года ежегодника Боба Констандураса (*Bob Constaduros*). Это очень добротные и информативные книги, хоть и проигрывавшие по содержательности «Отокорсам», но несколько выигрывавшие у ежегодников Марри Уокера. Издание 1989 года активно используется при подготовки комментариев гонок «Формулы-1», и эта книга была куплена с расчётом на продолжение серии комментариев после окончания сезона 1989 года.

По большому счёту, нет смысла расписывать все её особенности, достаточно просто сказать, что она крайне полезна и необходима.

*Wheatcroft, Tom* **Thunder in the Park** – Live Wire Books, 2005

Том Уэткрофт – человек, восстановивший в семидесятые годы легендарную трассу в Донингтоне. По-хорошему, его автобиографию надо было купить гораздо раньше и использовать её при подготовке статьи об этой трассе, опубликованной в [18 выпуске альманаха](#), но обычно она стоит довольно дорого, так что пришлось ждать более доступного варианта. Теперь он у нас есть.





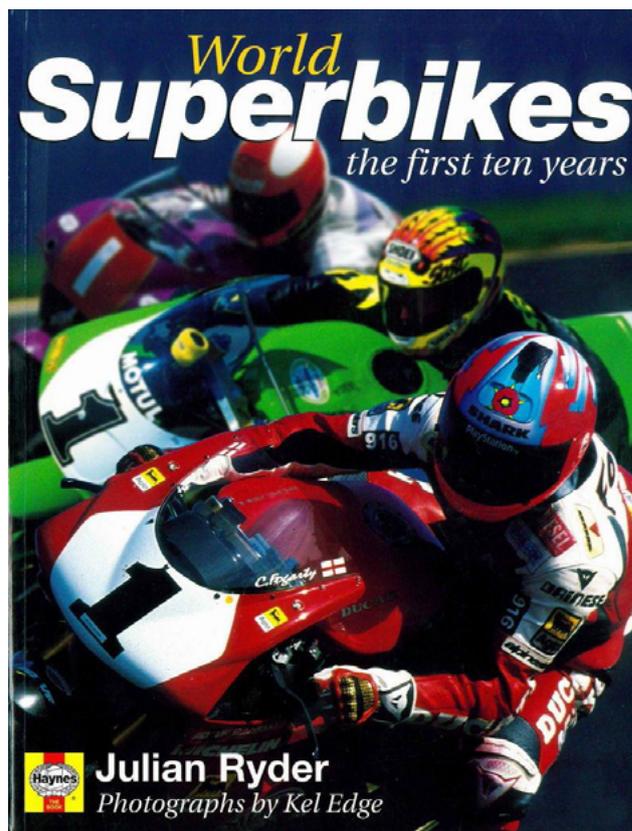
*Naviaux, Christian Championnat d'Europe des sport-protos 2 litres 1970-175 – Editions du Palmier, 2004*

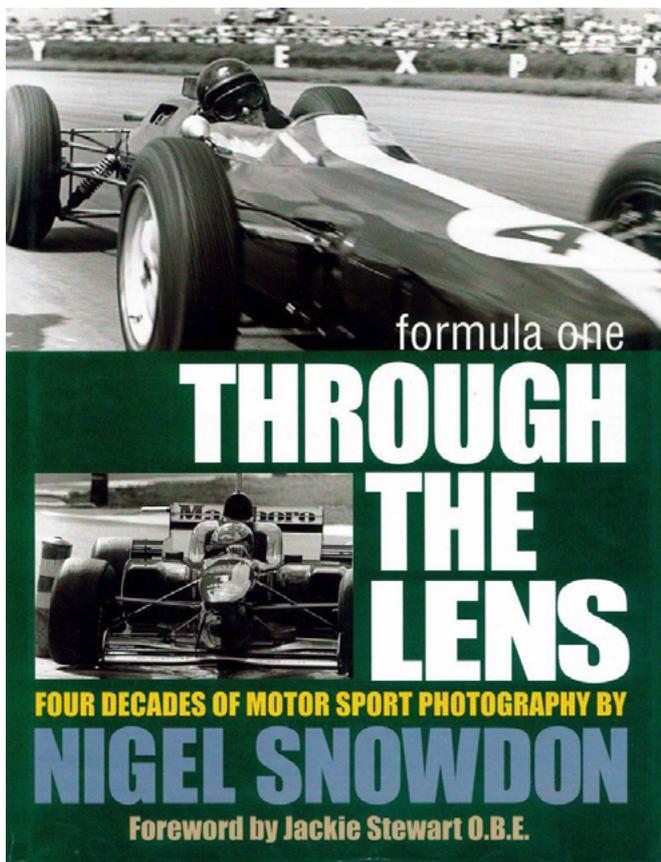
У французов есть довольно много интересных и качественных книг на малоизученные темы. Двухлитровые спортпрототипы – это младший класс этой категории, своего рода формула №2. Гонки этого класса были весьма популярны в Европе. В данной книге довольно подробно описаны и проиллюстрированы гонки европейского первенства.

Обычно такие книги стоят относительно дорого, и мы давно планировали её купить, а тут совпало, что в какой-то момент читательских денег хватало, вот и купили.

*Ryder, Julian World Superbikers: the first ten years – Haynes, 2000*

Большинство авторов альманаха признаются, что мотогонки им неинтересны, но запретной тема не является, и она ещё будет нами освещаться. Для начала будем потихоньку приобретать книги общего характера, как, например, эта. На самом деле есть следующее издание про первые 15 лет. Возможно, купим и его, если подвернётся доступный по цене вариант.





*Snowdon, Nigel; Small, Steve* **Formula One Through the Lens** - Hazleton Publishing, 1998

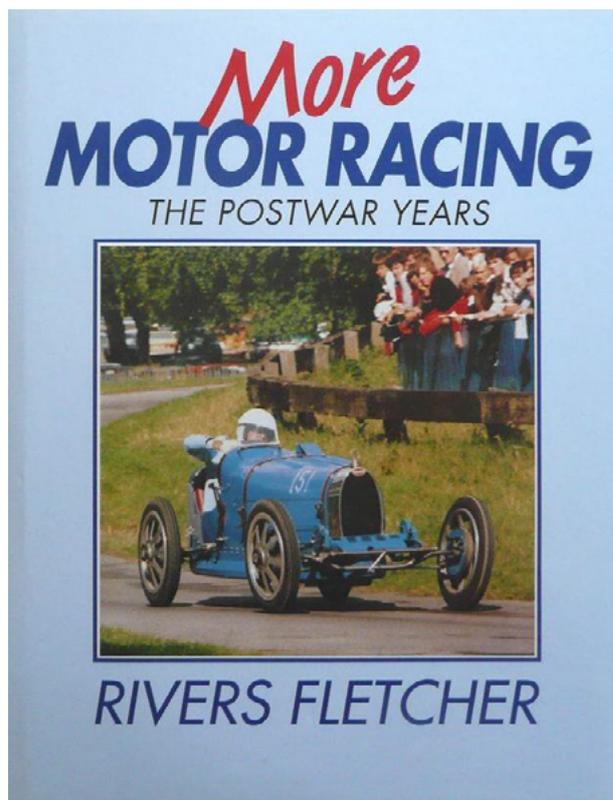
Добротный фотоальбом известного австралийского фотографа, скончавшегося в 2013 году. Точнее, идея и реализация принадлежит некоему Стиву Смоллу. Ко времени издания книги снимки Сноудона частями принадлежали трём архивам: Дэвида Фиппса (Phipps Photographic), «Клемантаски» (The Klemantaski Collection) и «Библиотеке гран-при» (The GP Library). Смолл потрудился и выбрал из них чёрно-белые фотографии (хотя Сноудон снимал и в цвете) в соответствии с выбранными темами (трассы, гонщики, «драма, трагедия и триумф» и т.п.). Насчёт цвета ситуация странная, ибо очень маловероятно, что в середине девяностых опытный фотограф пользовался чёрно-белой плёнкой. Возможно, специально для книги цветные фотографии были обесцвечены, но тут надо разбираться.

Многие кадры хорошо известны и были растиражированы в книгах и журналах. Другие известны меньше, так как в эпоху интернета авторам по всему миру удобнее искать иллюстрации в оцифрованных архивах типа ЛАТ или «Саттон». Тем ценнее оказывается эта книга.

*Fletcher, Rivers* **More Motor Racing. The Postwar Years** – Haynes, 1991

Продолжение книги «Преимущественно автогонки» (*Mostly Motor Racing*), в которой был описан довоенный опыт автора в автоспорте. А эта книга посвящена автоспорту послевоенному, и особый интерес в ней представляет детальный рассказ о самом первом автоспортивном мероприятии в Британии, прошедшем 14 июля 1945 года в городке Кокфостерс недалеко от Лондона. Это были заезды не на скорость, а, скорее, демонстрационные, но на них собрались многие ведущие участники довоенного британского автоспорта продемонстрировав тем самым намерение как можно быстрее вернуть жизнь в привычную мирную колею.

В остальном книга должна быть крайне интересной и полной любопытных подробностей о развитии британского автоспорта в пятидесятые. Именно такие книги оказываются при прочтении самыми запоминающимися. Книга богато проиллюстрирована фотографиями из личного архива автора.



Ещё на двух заказах хотелось бы остановиться подробнее. Следующая книга заслуживает полноценной рецензии..

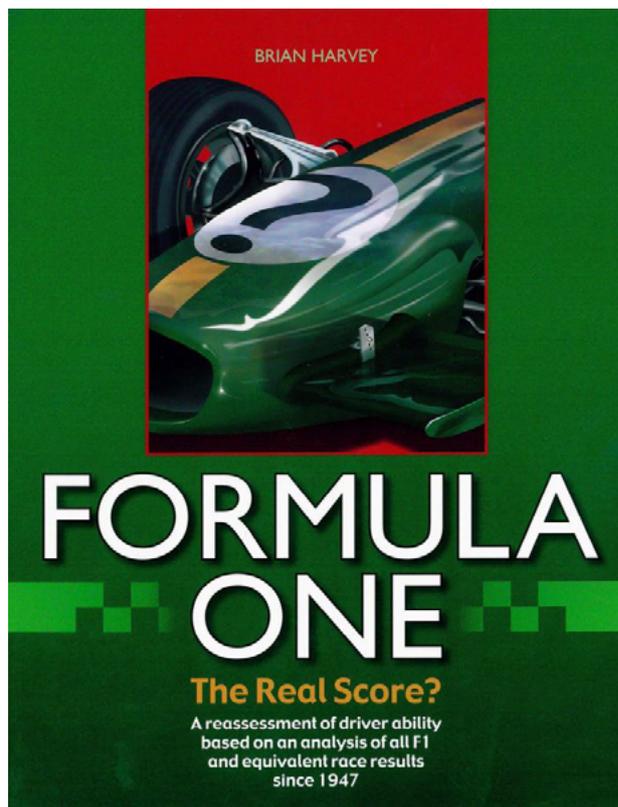
*Harvey, Brian Formula One. The Real Score? –*  
Veloce Publishing, 2017

Без преувеличения можно сказать, что эта книга – первая ласточка переосмысления истории автоспорта. Точнее, общепринятой истории так называемой «Формулы-1», которая утверждает, что так называемые зачётные гонки личного чемпионата мира 1950-1980 годов являются столь же обособленными от других гонок, сколько в наше время серия «Формула-1» обособлена от других серий. Знаатоки реальной истории издеваются в соцсетях над ошибками и заблуждениями в публикациях об истории «Формулы-1», но до сих пор дальше этого дело не заходило (если не считать публикации в нашем альманахе, которые – уже не просто обсуждения и рассуждения, но ещё и не профессиональный труд). И вот некто Брайан Харви (Brian Harvey), обычный британский болельщик, не замеченный до этого в журналистском труде, потратил время и реализовал свою идею об устранении неравенства между так называемыми «зачётными» и «незачётными» гонками так называемой «Формулы-1».

Тут надо уточнить, что в английском языке существует фундаментальная путаница в терминах, образовавшаяся из-за того, что, во-первых, написания *Formula 1* и *Formula One* имеют одинаковый смысл, и до 1981 года оба обозначали технический класс гонок гран-при; а во-вторых, созданная на основе этого класса в 1981 году серия «Чемпионат мира ФИА "Формула-1"» кратко стала именоваться просто *Formula One*, как известна нам и до сих пор. Таким образом, не разбираясь в теме, современный читатель/болельщик/журналист воспринимает во всех текстах термин *Formula One* однозначно: как название серии гонок. Но до 1981 года это было не так. Возможности русского языка оставили нам возможность разделить эти два понятия, и некоторые авторы альманаха приняли следующее написание: класс гонок гран-при – формула №1, серия с 1981 года – «Формула-1». Учтите это в дальнейшем, пожалуйста. К сожалению, автор не предпринял попытку объяснить читателям разницу между классом и серией, и очень часто в тексте для тренированного глаза остаётся неопределённость, а обычный болельщик, к сожалению, может счесть, что речь-таки идёт о серии «Формула-1». В таких случаях, когда автор пишет *Formula One* и явно подразумевает класс, но никак это не подчёркивает, я буду использовать обозначение «F1».



Итак, Брайан Харви – болельщик с огромным стажем. Именно его представление реальности тогдашнего автоспорта позволило ему увидеть искажения, вносимые современной общепринятой историей «Формулы-1». Первые гонки он посетил в 1957 году, а своё объяснение ошибок общепринятой истории «Формулы-1» (на данный момент так будем называть то, что я раньше называл традиционной трактовкой истории или упрощенной историей) он начал со сравнения двух гонок формулы №1 в Силверстоне в 1958 году: «Международного приза» в мае и «Большого приза Великобритании» в июле. Обе выиграл Питер Коллинз, в обеих участвовали лучшие гонщики и автомобили своего времени, даже призовой фонд был одинаковым (750 фунтов). Более того, майская гонка, так называемая «незачётная», проходила в один день с финалом Кубка Англии по футболу, и на трибунах в Силверстоне было гораздо больше болельщиков, чем на футболе – сто тысяч (см. фото). И в восприятии болельщиков, о чём Харви чётко свидетельствует, разницы между двумя гонками не было никакой. Тогда почему одна из этих гонок вписана во все книги, тогда как вторая лишена этой привилегии? Представьте в наше время гонку, в которой выходят на старт все ведущие гонщики, а за победу борются Хэмилтон и Феттель, но за которую не дают очков. Разве внимание публики было бы меньшим?



Chapter 8  
1949  
A level playing field now?

Alfa Romeo was in a very unfortunate situation in that it had lost two of its main drivers, Achille Varzi at Brno the previous year, and Trossi through cancer. The announcement late in 1948 that Alfa Romeo would not be competing the following season was perhaps not surprising, as it had nothing to prove, but it was still greeted with disappointment: the great sights and sounds were lost, as was the benchmark for performance. How would anyone know whether the cars of 1949 were capable of, at last, challenging or even beating the 1948?

Ferrari had appeared late in 1948 with the 1275, a 12-cylinder supercharged car which was the new benchmark? A new engine, but Enzo Ferrari was hugely respected when it came to running a racing team, and he wouldn't be there just to make up the numbers. Talbot-Lago T26Cs could perhaps challenge now that retuning was essential for the others, and some Maseratis would be using two-stage supercharging – not illegal in the lead department. However, Alfa's supreme driver Jean-Pierre Wimille would now be competing on a more level field, although he had already proved that he could win in cars other than Alfa Romeo, as the personal challenge to beat him would still be great. That was the view at the end of 1948, anticipating a good 1949.

There, catastrophically, Wimille died during practice for his first race of 1949 in the Argentine 'Temporada'. So, with the top driver gone the doors were open for fresh talent to shine. Would new talent emerge as Ascari had done in 1948? If anyone was to take over the role of supreme victor it would surely be Raymond Sommer, with Alberto Ascari an outsider. A couple of drivers (Rudolf Caracciolo and Juan Manuel Fangio) had arrived from Argentina with government support, having performed well in the 'Temporada'. They were new

to Europe, though, so little was expected of them on these unfamiliar circuits...

The Grand Prix driver's diary of single-seater racing for 1949

|               |   |
|---------------|---|
| 30th January  | F1 - Gran Premio del Gran Premio y Buenos Aires (Arg) - 105.7 miles     |
| 6th February  | F1 - Gran Premio de Eva Duarte Peron at Buenos Aires (Arg) - 90.6 miles |
| 13th February | F1 - Copa Accion de San Lorenzo at Rosario (Arg) - 81.4 miles           |
| 27th February | F1 - Gran Premio del Gen. Martin at Mar del Plata (Arg) - 82.7 miles    |
| 20th March    | F1 - Gran Premio de Interlagos at São Paulo (Br) - 74.2 miles           |
| 27th March    | F1 - Gran Premio da Rio de Janeiro at Guan (Br) - 101 miles             |
| 3rd April     | F1 - Gran Premio di San Remo (I) - 109 miles                            |
| 10th April    | F1 - Grand Prix de Pau (Fr) - 148.7 miles                               |
| 18th April    | F1 - Richmond Trophy at Goodwood (UK) - 23.8 miles*                     |
| 24th April    | F1 - Grand Prix de Paris at Montlhéry (Fr) - 194.7 miles                |
| 28th April    | F1 - Jersey Road Race (UK) - 176 miles                                  |
| 7th May       | F1 - Grand Prix de Rouen (Fr) - 151.6 miles                             |
| 14th May      | F1 - British Grand Prix at Silverstone (UK) - 300 miles                 |
| 22nd May      | F1 - Grand Prix de Marseille (Fr) - 123 miles                           |
| 26th May      | F1 - British Empire Trophy at Douglas (IsleM) - 139.6 miles             |

36

1949 - A level playing field now?

|                |   |
|----------------|---|
| 2nd June       | F2 - Gran Premio de Roma (I) - 140 miles                                |
| 5th June       | F1 - Grand Prix des Frontières at Chomay (Fr) - 108 miles               |
| 12th June      | F2 - Gran Premio di Bari (I) - 205 miles                                |
| 19th June      | F1 - Grand Prix de Belgique at Spa Francorchamps (Br) - 215.2 miles     |
| 26th June      | F2 - Gran Premio dell'Autodromo di Monza (I) - 313 miles                |
| 3rd July       | F1 - Grande Prix der Schweiz at Bremgarten (Sw) - 180.6 miles           |
| 10th July      | F1 - Grand Prix d'Alsace (Fr) - 215.3 miles                             |
| 10th July      | F2 - Circuito di Garda (I) - 183 miles                                  |
| 17th July      | F1 - Grand Prix de France at Reims-Gueux (Fr) - 310.4 miles             |
| 17th July      | F2 - Coupe des Petites Cylindres at Reims-Gueux (Fr) - 126 miles        |
| 31st July      | F1 - Grote Prijs van Nederland at Zandvoort (NS) - 169.3 miles          |
| 20th August    | F1 - Daily Express International Trophy at Silverstone (UK) - 150 miles |
| 27th August    | F1 - Grand Prix de Lananne (Fr) - 181.3 miles                           |
| 11th September | F1 - Gran Premio d'Italia at Monza (I) - 313.2 miles                    |
| 17th September | F1 - Goodwood Trophy at Goodwood (UK) - 238 miles*                      |
| 23rd September | F1 - Grand Prix de Caenochais at Brno (CZ) - 223.2 miles                |
| 9th October    | F1 - Grand Prix de Salon at Montlhéry (Fr) - 249.9 miles                |

Front row: A. Ascari - 2nd-36th (109.30mph), L. Villonei +0.5s, F.M. Fangio +1.0s. All Maserati 4CLTs.  
9th Jan: What a 100% run in Pau! Palermo, a huge blow was dealt to motor racing in practice with the death of Jean-Pierre Wimille in his works Simca-Gordini. The cause seems uncertain, but surviving to avoid a spectator was well reported and resulted in his hitting a tree. Juan Manuel Fangio, who would eventually take up the mantle of 'The greatest of his time', was alongside Ascari and Villonei on the grid. Ascari dominated from the start, while Fangio challenged Villonei for second, but a tyre change dropped him to fourth overall behind Galvez in his Formula Libre 3.8cv Alfa Romeo.

|      |                 |                        |        |
|------|-----------------|------------------------|--------|
| 1st  | A. Ascari (M)   | Maserati 4CLT/48-1.5cv | 79.23  |
|      |                 | in 1h 30m 23.5s        |        |
| 2nd  | L. Villonei (M) | Maserati 4CLT/48-1.5cv | 41.06  |
| 3rd  | O. Galvez       | Alfa Romeo 308 3.8cv   | 2m 51s |
| Flap | Ascari/Villonei | Maserati 4CLT/48-1.5cv | 71.36  |
|      |                 | in 2m 32.4s            |        |

\*\* Gran Premio de Eva Duarte Peron

30 laps of 3.02 miles = 90.6 miles.  
10 started - 3 finished.

Fastest race: L. Villonei - 2m 36.2s (72.45mph), F.M. Fangio (+2.8s), A. Ascari (+3.1s), R. Bira. All Maserati 4CLTs.  
06 FEB: The race was also dedicated to Wimille. This second race was run on the same track as the previous week, but in lead weather and abetted from 35 laps. Villonei led away but retired on lap 11, and Fangio crashed the works Ferrari. Ascari took the lead, but, on lap 25, a broken exhaust threatened to cause a fire so he stopped. Fangio now led but side-swiped a tree (resulting in only part damage to the car) but the delay gave the race to Galvez. Despite that, it seems Fangio had been at least two laps ahead of the other F1 runners. He was 6th instead of 1st in Europe, but now this new star had done his potential. Was this his first Formula One win? I think so.

|      |                 |                        |         |
|------|-----------------|------------------------|---------|
| 1st  | O. Galvez       | Alfa Romeo 308 3.8cv   | 1h 27.5 |
|      |                 | in 1h 31m 01.0s        |         |
| 2nd  | F.M. Fangio     | Maserati 4CLT/48-1.5cv | 2 laps  |
| (F1) |                 |                        |         |
| 3rd  | R. Cantoni      | Maserati 4CL-1.5cv     | 1 lap   |
| (F1) |                 |                        |         |
| 4th  | A. Malmassi     | Maserati 4CLT          | 1 lap   |
| (F1) |                 |                        |         |
| Flap | L. Villonei (M) | Maserati 4CLT/48-1.5cv | 49.73   |
|      |                 | in 2m 36.2s            |         |

\*\* Copa Accion de San Lorenzo (Rosario)

30 laps of 3.748 miles = 87.4 miles, 12 started - 7 finished.

|      |                 |                        |         |
|------|-----------------|------------------------|---------|
| 1st  | O. Galvez       | Alfa Romeo 308 3.8cv   | 1h 27.5 |
|      |                 | in 1h 31m 01.0s        |         |
| 2nd  | F.M. Fangio     | Maserati 4CLT/48-1.5cv | 2 laps  |
| (F1) |                 |                        |         |
| 3rd  | R. Cantoni      | Maserati 4CL-1.5cv     | 1 lap   |
| (F1) |                 |                        |         |
| 4th  | A. Malmassi     | Maserati 4CLT          | 1 lap   |
| (F1) |                 |                        |         |
| Flap | L. Villonei (M) | Maserati 4CLT/48-1.5cv | 49.73   |
|      |                 | in 2m 36.2s            |         |

\*\* Gran Premio del General Juan Peron y de la Ciudad Buenos Aires

33 laps of 3.02 miles = 100.7 miles.  
25 entries - 20 started - 8 finished.

|      |                 |                        |         |
|------|-----------------|------------------------|---------|
| 1st  | O. Galvez       | Alfa Romeo 308 3.8cv   | 1h 27.5 |
|      |                 | in 1h 31m 01.0s        |         |
| 2nd  | F.M. Fangio     | Maserati 4CLT/48-1.5cv | 2 laps  |
| (F1) |                 |                        |         |
| 3rd  | R. Cantoni      | Maserati 4CL-1.5cv     | 1 lap   |
| (F1) |                 |                        |         |
| 4th  | A. Malmassi     | Maserati 4CLT          | 1 lap   |
| (F1) |                 |                        |         |
| Flap | L. Villonei (M) | Maserati 4CLT/48-1.5cv | 49.73   |
|      |                 | in 2m 36.2s            |         |

32 events of total race mileage = 5520 miles - 5213 miles due to simultaneous races.  
All the F2 races listed involved F1 stars.  
\*See Appendix A for these ungraded race results.

An early start - The Argentine 'Temporada' just before Christmas 1948, a ship containing ten of the latest F1 cars, to be driven by the cream of European racers and the best that South America could muster, left Italy for Argentina. The races were nominally Formula Libre, but the Europeans all took F1 cars, though Ferrari's car had a 2-litre engine. Considering the F1 representation that was there, and in the interest of recording it as possible, all races between the best F1 drivers in F1 cars, I have decided to include this series in the F1 pre-championship list, and include the results in the drivers' 'Real Score' records.

\*\* Gran Premio del General Juan Peron y de la Ciudad Buenos Aires

33 laps of 3.02 miles = 100.7 miles.  
25 entries - 20 started - 8 finished.

|      |                 |                        |         |
|------|-----------------|------------------------|---------|
| 1st  | O. Galvez       | Alfa Romeo 308 3.8cv   | 1h 27.5 |
|      |                 | in 1h 31m 01.0s        |         |
| 2nd  | F.M. Fangio     | Maserati 4CLT/48-1.5cv | 2 laps  |
| (F1) |                 |                        |         |
| 3rd  | R. Cantoni      | Maserati 4CL-1.5cv     | 1 lap   |
| (F1) |                 |                        |         |
| 4th  | A. Malmassi     | Maserati 4CLT          | 1 lap   |
| (F1) |                 |                        |         |
| Flap | L. Villonei (M) | Maserati 4CLT/48-1.5cv | 49.73   |
|      |                 | in 2m 36.2s            |         |

Таких гонок, которые не входили в зачёт чемпионата мира и сейчас учитываются как малозначительные и второстепенные, если не третьестепенные, было довольно много. Автор считает, что современные болельщики вообще не осознают, как много соревнований Ф1 игнорируются современными публикациями на основании уверенности, что так называемая «незачётная» гонка – это вообще не гонка. Автор не спорит с тем, что некоторые из тогдашних гонок были действительно по своему уровню не чета прочим, поэтому вводит понятие гонки «уровня чемпионата [мира]» (*race of championship quality*). В это число вошли также некоторые гонки с отличными от формулы №1 техническим требованиями, такие как аргентинские гонки свободной формулы (некорректно известные также как «Темпорада») или гонки Тасмановой серии. В итоге получилось почти 700 гонок по сравнению с 317 официально признанными на конец 2016 года, когда книга готовилась.

Касаясь темы сравнения гонщиков разных эпох, автор отмечает, что если современный гонщик выступает круглый год в «Формуле-1», и тогдашний гонщик выступал примерно в таком же количестве гонок, из которых учитывается только часть, полные карьеры первых сравниваются с частичными карьерами вторых. Кроме того, автор посчитал так называемый показатель сходов, который в 1950 году составил 55%, а в 2015 – всего 15%. И вот если говорить только о рамках чемпионата мира и учитывать этот показатель надёжности техники, да ещё присуждение очков теперь за 10 мест, а не за 5, да ещё повышенную длительность карьер современных гонщиков из-за мер безопасности, то шансы получить очки повысились с тех пор на 600%, а победить – на 250%. Что в очередной раз показывает ущербность прямого сопоставления результатов в рамках общепринятой истории «Формулы-1».

Автор подчёркивает, что прям-таки ненавидит английский термин *Non-Championship race*, переводимый у нас как «незачётная гонка». Для него *Non-Championship* звучит как *non-event*, то есть не гонка вообще. Поэтому он предлагает выражение *Extra-to-Championship* (дополнительно к чемпионату) или просто *Extra race* (дополнительная гонка). Должен тут с автором глубоко не согласиться, так как тем самым он показывает, что всё-таки чемпионат был основой тогдашней системы автоспорта, но это совершенно не так.

Подытоживая, что старты одних и тех же гонщиков на одних и тех же машинах на одних и тех же трассах с тем же уровнем напряжённости и риска необходимо учитывать вместе, автор проранжировал все выбранные гонки (формулы №1 и другие «уровня чемпионата мира») по пяти уровням на основе списка участников. При этом, тщательно изучив описания всех этих гонок, он выбрал в качестве двух

ориентиров «большие призы» Аргентины и Германии 1958 года.

A – состав участников на уровне чемпионата мира.

B – состав участников равный или лучше, чем в Германии-58, где для массовки большинство машин были формулы №2.

C – состав участников равный или лучше, чем в Аргентине-58, куда приехала только одна заводская команда, а в гонке стартовало лишь 10 машин.

D – либо слишком короткая дистанция, либо слишком мало достойных участников, но гонка всё-таки представляет некоторый исторический интерес.

E – вообще ничего примечательно (таких набралось около 50).

Так вот, в те самые почти 700 гонок не вошли только представители последней группы, остальные обозначены по своему и участвуют в статистических подсчётах.

Прежде чем приступить к рассказам непосредственно о гонках, автор коснулся интересной темы – корректности измерения длины трассы. В официальных и неофициальных документах разных лет могут приводиться разные цифры, и если длина трассы когда-либо была уточнена без изменения самой трассы, предыдущие вычисления средней скорости на круге или в гонке (а тогда это было очень популярным) могут оказаться неверными.

Отдельная глава посвящена скользкому вопросу о начале отсчёта класса формула №1, ибо формально он вступил в действие в 1948 году, но был сформулирован в 1946 году, и тогда же некоторые организаторы применили его к своим гонкам. Но автор предлагает засчитать гонку в Марселе в мае 1946 года как соответствующую «духу» будущих правил. К сожалению, автор транслирует широко известное заблуждение о том, что сначала класса назывался *Formula A* и потом был переименован в *Formula 1*. Также, рассказывая о предвоенной предыстории, называет полуторалитровый класс *Voiturette* – тоже популярное заблуждение. Можно поспорить и с его заявлением о том, что в гонках довоенного полуторалитрового класса доминировали «Мазерати». Как минимум в середине тридцатых равных не было британским автомобилям ERA.

Дальше следует то, ради чего эту книгу стоит прочесть и держать на полке, а то и сделать настольной книгой, – хронологический справочник по гонкам. Каждой гонке посвящена небольшая справка, на одной странице уместаются, как правило, четыре гонки, для каждой из которых указаны тройка призёров и краткое описание (см. примеры слева). Я прочёл только 5 главу, посвящённую гонкам 1945-1946 годов. Затем вплоть до 1972 года каждому сезону посвящена отдельная глава, начинающаяся предисловием и календарным списком гонок; потом идут справки по каждой гонке; главу закрывает послесловие с итогами года и чемпионата мира. После 1972 года соотношение так называемых зачётных и «дополнительных» гонок резко меняется не в пользу последних, и так как объём книги уже достиг 300 страниц, автор решил больше не описывать зачётные гонки, а привёл только справки о «дополнительных» гонках периода 1973-1983 годов.

Итак, выборка сделана, теперь пошли статистические выкладки на её основе. Автор придумал интересный показатель, который назвал упущенной возможной победой (*Likely Win Lost*). Он не поленился и тщательно изучил репортажи о всех гонках из выборки и выбрал все случаи, когда гонщик лидировал и мог бы выиграть, если бы не технический сход или (иногда) собственная досадная ошибка. Для каждого гонщика в алфавитном порядке он привёл список таких гонок, а в конце подсчитал средний показатель по декадам. Вплоть до девяностых (включительно) он не падал ниже 40%, а с двухтысячных упал до 17%, что говорит о возросшей надёжности техники и также является приведённым выше аргументом в пользу некорректности сравнения результатов гонщиков разных эпох. Или, если зайти с другой стороны, для большинства перечисленных в главе случаев при нынешнем уровне надёжности техники это могла быть с высокой вероятностью победа.

Наконец, автор рассчитывает и приводит «реальный счёт» (*The Real Score*) – показатель, учитывающий результаты в «дополнительных» гонках, а также возможные победы. Правда, сначала автор выражает своё мнение о том, что помимо способностей гонщика и скорости машины, по его мнению, уровень результатов в карьере зависит также от «возможностей» (в случае с чемпионатом мира чем больше этапов в сезоне, тем возможностей больше), «надёжности» (чем выше техническая возможность, тем результаты весомее) и «безопасности» (чем выше безопасность, тем банально дольше длится карьера). Но эти критерии в определении итогового рейтинга не участвуют.

Для всех гонщиков с минимум 10 стартами и приведены количество стартов и побед как в рамках чемпионата мира, так и по всей выборке, а также число упущенных побед. На их основе посчитаны: «чемпионатный рейтинг» (*Championship Strike Rate*) как процентное соотношение побед от стартов в рамках чемпионата мира; «чемпионатный потенциал» (*Championship Strike Calibre*) как то же самое, но к числу побед добавлены упущенные; «общий рейтинг» (*Total Strike Rate*) как соотношение побед и стартов во всех гонках; наконец, «общий потенциал» (*Proven Strike Calibre*) как то же самое с учётом упущенных побед.

Лидер по последнему показателю, который вроде бы как наиболее точно отражает успешность гонщика, – Хуан Мануэль Фанхио (56,04%), за ним следуют Джим Кларк (54,72%) и Альберто Аскарри (53,85%). В десятку также попали герои современности: Айртон Сенна (35,37%), Михаэль Шумахер (33,44%), Льюис Хэмилтон (32,45) и Алэн Прост (31,84).

Интересное наблюдение автора о том, как статистика иллюстрирует, что иногда надо вовремя повесить шлем на гвоздь. Если бы Грэм Хилл ушёл из гонок после своей аварии в 1969 году, его общий потенциал составлял бы 18,6% (21 место) вместо итогового 13,28% (31 место). Если бы Михаэль Шумахер не возвращался в 2010 году, он попал бы на шестое место (41,2%) вместо восьмого (33,44%).

В заключение можно сказать, что сам рейтинг – это лишь очередная противоречивая попытка посчитать несчитаемое, поэтому не это – главное в книге, а хронологический справочник гонок. Пусть справки по ним слишком кратки, но хотя бы общая картина становится ближе к реальности.

Строго говоря, от реальности она всё ещё далека, потому что автор даже не заикается о том, чтобы учитывать старты, скажем, в гонках спортивных автомобилей, а ведь ведущие гонки на выносливость были не менее престижными, чем «большие призы», а по степени сложности однозначно превосходили их. Моё личное мнение заключается в том, что учитывать надо гонки не по отдельным категориям и классам, а все из международного календаря. Работа в этом направлении медленно идёт и когда-нибудь материализуется.

Наконец, ещё один заказ – это не книга, а кое-что более интересное.

The British  
NEWSPAPER  
Archive

[MY ACCOUNT \(UNLIMITED\)](#)
[Subscribe](#)

HOME SAVED BLOG HELP ABOUT Q

Home / Search / Results

**Your Search Filters**

✕ 13th Aug 1927 - 13th Aug 1927  
✕ Exclude variants ✕ Clear All

Q

Keep filters  Exact search
 
**Order by** Relevance [Advanced Search](#)

**Your results for: brooklands** ★ Save this Search

**Refine Search**

▼ DATE

13 August 1927 (9) ✕

▼ NEWSPAPER

Sheffield Daily Telegraph (2)

Yorkshire Post and Leeds Intelligencer (2)

Derby Daily Telegraph (1)

Hastings and St Leonards Observer (1)

Leeds Mercury (1)

[More Newspapers](#)

▼ COUNTRIES

England (9)

▼ REGIONS

Yorkshire and the Humber, England (5)

East Midlands, England (1)

London, England (1)

South East, England (1)



**NORTHERN WILLS**

... acted as president of the Huddersfield Federation. He was director of the Huddersfield Brick and Tile Co., of Messrs. Henry **Brookland** Co. Ltd., iron founders; of the Precast Concrete Co. Ltd of the Dradford Lead Pipes ...

**Published:** Saturday 13 August 1927  
**Newspaper:** Leeds Mercury  
**County:** Yorkshire, England  
**Type:** Article | **Words:** 747 | **Page:** 3 | **Tags:** none



**HUNT FRIENDS**

... was taken in double christening Bakewell Parish Church, when the sons of Captain the Hon. Evan and Lady Maud Baillie, of **Brooklands**, Bakewell, and Mr. and Mrs. John Spencer, of Haddon Grove Farm, Bakewell, were christened by the Bishop of Derby, who was ...

**Published:** Saturday 13 August 1927  
**Newspaper:** Derby Daily Telegraph  
**County:** Derbyshire, England  
**Type:** Article | **Words:** 146 | **Page:** 1 | **Tags:** none



**THRILLS AT THE PALACE**

... will of four hours' duration. The Surbiton Motor Club are running a similar event September 1 over mile road course at **Brooklands**. his, however, differs from previous events in far that a limited petrol allowance is given and therefore the special

Очень многие библиотеки мира активно занимаются оцифровкой своих фондов, некоторых из них представляют доступ к оцифрованным публикациям бесплатно, но, видимо, у платных архивов стимул выше, поэтому и наполнение в них больше. Кроме того, крупные газеты, дожившие до наших дней, возможно, как-то блокируют публикацию своих изданий другими организациями. В данном архиве собраны преимущественно местные британские газеты, крупных типа «Таймс» или «Дейли Телеграф» здесь нет. Зато есть несколько лондонских иллюстрированных еженедельных изданий, в которых публиковались крайне интересные фотографии.

В целом архивы подобные этому – бесценная кладовая информации, которой больше нигде нет и быть, видимо, не может. Главный интерес в данный момент представляют публикации о треке «Бруклендс», функционировавшем с 1907 по 1939 годы. И информации так много, что её кропотливый сбор для очередного обзора о «Бруклендсе» в 1927-1928 годах движется очень медленно. Но и результат впечатляет.

Интерес представляют не только заметки с фотографиями, результатами и репортажами, но и даже разного рода случайные упоминания трассы в связи с каким-то происшествием. Бывает, пишут о человеке и просто упоминают, что он выступал на «Бруклендсе». А он, например, убийца (бывало и такое). Впоследствии можно определить точно, когда он выступал, и при подготовке репортажа об этом соревновании привести такую любопытную деталь.

А ещё «Бруклендс» превратился в почти что имя нарицательное, и нередко можно встретить заметки, скажем, про автолюбителей, которые носятся по деревенским улицам, «как по "Бруклендсу"».

Информационная часть позволяет проследить разнообразные процессы, о которых в книгах обычно пишут сухо: в таком-то году происходило то-то. А как оно происходило? Взять, например, процесс постройки «Бруклендса».

Первые упоминания о таких планах были опубликованы в прессе 25 июля 1906 года.

### MOTOR-CAR RACING

The London "Daily Express" says:— Motor car racing is to be brought to the level of a recognised sport by the establishment of a course where motor vehicles of all kinds may be raced or tested without using a public highway or inconveniencing the public in any way. Mr. H. F. Locke-King purposes to devote a part of his estate at Weybridge, not far from Guildford, Surrey, to this purpose. He will construct a three-mile course, from sixty to seventy feet wide, of dustless material, and build necessary stands. It is his wish that a club be organised, and that races should be conducted on lines similar to those in vogue in horse racing. The land chosen is admirably adapted to the needs of the undertaking. There is a hill within the grounds sufficiently steep for hill tests, and another hill from which spectators can see the whole course, and thus witness a race from start to finish.

## A MOTOR RACING COURSE.

There is a good possibility of a large private motor car track being constructed in England, the project (the "Car" states) being due to Mr. H. F. Locke-King, a wealthy motorist, who has already carried out several daring enterprises. The site is a little south of Weybridge, and close to the London and South-Western Railway. A circular track, 60ft. wide, and some three miles in extent, would be constructed on Mr. Locke-King's property, and the course would thus be wide enough for six cars to race abreast. Within easy reach of London, it is believed that this track and testing-ground would prove very useful to automobilism.

Впоследствии в газетах публиковались репортажи о постройке иногда с фотографиями весьма высокого по тем временам качества.

856

THE ILLUSTRATED SPORTING AND DRAMATIC NEWS.

JANUARY 12, 1907.

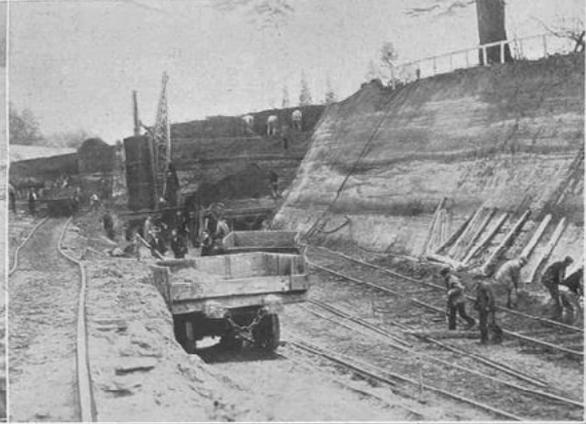
### MOTORING TOPICS BY AUTOSPORT.

LONG-DISTANCE RECORD PROSPECTS.  
The Brooklands track at Weybridge is destined to inaugurate a new departure in motoring sport, in the form of long-distance drives against Time. To Mr. S. F. Edge is due the credit of first realising and grasping the opportunity. Mr. Edge is an old racing cyclist, who has competed in races short and races long, on road and on path; and although his physical powers shone best at distances of 100 miles and less, he understands the game of "all day grinds" as well as anyone. His intention is to secure the use of the track on the first available day for a twenty-four hours' single-handed drive on a 60 horse-power six-cylinder Napier car, and his ambition is to cover sixty miles in every hour—1,440 miles in the day—so as to demolish the existing record, held by an American, of 1,094 miles in twenty-four hours. "It can be done," is the opinion of experts, and already Mr. Charles Jarrott has expressed the hope that Mr. Edge will make a race of it, failing which

Mr. Jarrott will essay to beat whatever record Mr. Edge may set up on the following day. Mr. J. W. Stocks is also understood to be keen upon a contest; and no doubt many other enthusiasts would seize with avidity upon the chance of entering for a race if one were thrown open. Whether Mr. Edge consents to a race, or prefers to retain his right to "first shot" at Father Time, there will doubtless be a race organised by the Brooklands Club during the season. Such an event would be sure

to attract a considerable "gate," reminiscent of the palmiest days of the Cucca Cup cycle races at Herne Hill, although, as a spectacle, it would be even drearier than those long-drawn-out contests, since at a pace of sixty miles an hour each car would only pass any given spot on the three mile course once in three minutes, whereas on a three-lap-to-the-mile track the cyclists were always in view of the spectators. Still, even so, there would be a great deal more to be seen than is possible

anywhere on the route of a road race, such as that for the Gordon-Bennett Cup; and since hundreds of thousands of people will travel long distances to see the competitors in such a race pass half a dozen times, it is reasonable to suppose that a great number of motorists, as well as non-motoring spectators, would willingly pay a substantial gate fee to witness a race on a three-mile track. The immediate result will be to establish international rivalry between ourselves and the Americans; because this form of sport is dearer to the Transatlantic fancy than to ours. There is already a big track at Indianapolis; and a scheme is afoot—backed by the Vanderbilts—for a huge motor roadway in Long Island, upon which the "sports" of New



At work on the Weybridge bend.

The banking at Weybridge end.

Cutting through the side of a hill.

CONSTRUCTING THE BROOKLANDS MOTOR TRACK AT WEYBRIDGE.

В репортажах о соревнованиях, к сожалению, не было принято публиковать полные результаты, а только первую тройку. Это называлось *to take place* или *to be placed* – «занять место». Вот для примера заметки из разных газет о пасхальном соревновании 1927 года.

**MOTOR RACING.**

**BROOKLANDS MEETING.**

**THRILLING FINISHES.**

The Easter Monday meeting of the Brooklands Automobile Racing Club is always an attractive one, and yesterday a huge crowd watched the racing on the Weybridge track. The climax to an afternoon's exciting sport came in the last race of the day, when Captain M. Campbell, driving a Bugatti car, won the Lightning Long Handicap of 9½ miles at 110.01 m.p.h. He crossed the line only ten yards ahead of Kaye Don on a Sunbeam. The latter, however, had a successful afternoon at the wheel of his Sunbeam. He won the 100 M.P.H. Long Handicap at 107.87 m.p.h. and the Brooklands Founders' Cup, the chief event of the day, at 105.05 m.p.h. In this race he beat Captain Campbell by 50 yards. E. L. Meeson, driving a Vauxhall, registered two wins, and also occupied a second position. Results:—

**PRIVATE COMPETITORS' HANDICAP, 6½ miles.**  
 1. Captain L. Braddell, Hortman, 53 sec.  
 2. C. Staniland, Bugatti, scratch.  
 Won easily at 82.67 m.p.h. Only two finishers, three starters.

**75 M.P.H. SHORT HANDICAP, 5¼ miles.**  
 1. R. F. Oates, O.M., 17 sec.  
 2. Capt. A. Fraser Nash, Fraser Nash, 8 sec.  
 3. C. W. Johnstone, Bugatti, 8 sec.  
 Won easily at 85.98 m.p.h. Eleven starters.

**100 M.P.H. SHORT HANDICAP, 6½ miles.**  
 1. J. R. Cobb, Vauxhall, 22 sec.  
 2. E. L. Meeson, Vauxhall, 30 sec.  
 3. E. Poppe, Rover, 35 sec.  
 Won by 300 yards at 100 m.p.h. Seven starters.

**90 M.P.H. SHORT HANDICAP, 6½ miles.**  
 1. E. L. Meeson, Vauxhall, 5 sec.  
 2. J. Taylor, Talbot, 14 sec.  
 3. G. Newman, Salmson, 14 sec.  
 Won by 100 yards at 97.24 m.p.h. Six starters.

**BROOKLANDS FOUNDERS' GOLD CUP, 6½ Miles.**  
 1. Kaye Don, Sunbeam, 10 sec.  
 2. Capt. M. Campbell, Bugatti, scratch.  
 3. C. Staniland, Bugatti, 18 sec.  
 Won by 50 yards at 105.05 m.p.h. Six starters.

**SEVENTY-FIVE M.P.H. LONG HANDICAP, 9½ Miles.**  
 1. V. Balls, Amilcar, 21 sec.  
 2. Capt. H. E. Hazlehurst, Salmson, 52 sec.  
 3. J. Taylor, Talbot, owes 3 sec.  
 Won by 200 yards at 100.15 m.p.h.

**ONE HUNDRED M.P.H. LONG HANDICAP, 9½ Miles.**  
 1. Kaye Don, Sunbeam, 19 sec.  
 2. W. R. Cobb, Vauxhall, 29 sec.  
 3. J. Dunfee, Ballot, 42 sec.  
 Won by quarter of a mile at 107.87 m.p.h. Seven starters.

**NINETY M.P.H. LONG HANDICAP, 9½ Miles.**  
 1. E. L. Meeson, Vauxhall, scratch.  
 2. J. Dunfee, Ballot, 15 sec.  
 3. Capt. H. E. Hazlehurst, Salmson, 1 min. 8 sec.  
 Won by 20 yards at 102.54 m.p.h. Nine starters.

**LIGHTNING LONG HANDICAP, 9½ Miles.**  
 1. Capt. M. Campbell, Bugatti, scratch.  
 2. Kaye Don, Sunbeam, 4 sec.  
 3. P. Goutte, Salmson, 4 sec.  
 Won by 10 yards at 110.01 m.p.h. Five starters.

**Brooklands Racing.**

Brooklands opened its season in glorious weather to-day with motor races, the chief of which was Captain Campbell's fight for the Founder's Cup against P. Goutte, one of the most notable of French racing motorists. In this event Campbell started scratch, and Goutte was allowed three seconds in a six and a half miles contest. Thousands of cars, crowded with passengers, began to fill the enclosures before racing commenced. Outside the track cottagers were reaping a harvest by using their front gardens as garages, and there were signs that the attendance might reach fifty thousand.

The first race proved a disappointment, as there were only three starters, and only two finished, the margin between first and second being a big one. Results:—

**Easter Private Competitors' Handicap (6½ miles).—1, Captain L. Braddell (Hortman), 53secs.; 2, C. Staniland (Bugatti), scratch. Only two finished; won easily at 82.67 m.p.h.**

**The 42nd 75 m.p.h. Short Handicap.—1, R. F. Oats (O.M.), 17secs.; 2, Captain A. Fraser-Nash (Fraser-Nash), 8secs.; 3, C. W. Johnstone (Bugatti), 8sec. Won easily at 85.98 m.p.h. Eleven starters.**

**The 52nd 100 m.p.h. Short Handicap.—1, J. R. Cobb (Vauxhall), 22secs.; 2, E. L. Meeson (Vauxhall), 30secs.; 3, E. Poppe (Rover), 35secs. Won by 300 yards at 100 m.p.h. Seven starters.**

**The 42nd 75 m.p.h. Long Handicap (9½ miles).—1, V. Balls (Amilcar), 21sec.; 2, Capt. H. E. Hazlehurst (Salmson), 52sec.; 3, "J. Taylor" (Talbot), owes 3sec. Won at 100.15 m.p.h., by a distance of 200 yards.**

**The 27th 90 m.p.h. Short Handicap.—1, E. L. Meeson (Vauxhall), 5secs.; 2, "J. Taylor" (Talbot), 14secs.; 3, G. Newman (Salmson), 14secs. Won by 100 yards at 97.24 m.p.h. Six starters.**

**The Brooklands Founders' Gold Cup (6½ miles).—1, Kaye Don (Sunbeam), 10secs.; 2, Captain M. Campbell (Bugatti), scratch; 3, C. Staniland (Bugatti), 18secs. Won by 50 yards at 105.05 miles per hour. Six starters.**

**110 MILES AN HOUR.**

**Thrilling Motor Racing at Brooklands.**

The Easter Monday meeting of the Brooklands Automobile Racing Club is always an attractive one, and yesterday a huge crowd watched the racing on the Weybridge track.

The climax to an afternoon's exciting sport came in the last race of the day, when Captain M. Campbell, driving a Bugatti car, won the Lightning Long Handicap of 9½ miles at 110.01 m.p.h. He crossed the line only ten yards ahead of Kaye Don. The latter, however, had a successful afternoon at the wheel of his Sunbeam. He won the 100 m.p.h. Long Handicap at 107.87 m.p.h., and the Brooklands Founders' cup—the chief event of the day—at 105.05 m.p.h. In this race he beat Captain Campbell by 30 yards.

E. L. Meeson, driving a Vauxhall, registered two wins and also occupied a second position. Results:—

**Private Competitors' Handicap, 6½ miles.—1, Capt. L. Braddell, Hortman, 53sec.; 2, C. Staniland, Bugatti, scratch. Won easily, at 82.67 m.p.h. Only two finished.**

**75 M.P.H. Short Handicap (5¼ miles).—1, R. F. Oates, O.M., 17sec.; 2, Captain A. Fraser Nash, Fraser Nash, 8sec.; 3, C. W. Johnstone, Bugatti, 8sec. Won easily, at 85.98 m.p.h.**

**100 M.P.H. Short Handicap (6½ miles).—1, J. R. Cobb, Vauxhall, 22sec.; 2, E. L. Meeson, Vauxhall, 30sec.; 3, E. Poppe, Rover, 35sec. Won by 300 yards, at 100 m.p.h.**

**90 M.P.H. Short Handicap (6½ miles).—1, E. L. Meeson, Vauxhall, 5sec.; 2, J. Taylor, Talbot, 14sec.; 3, G. Newman, Salmson, 14sec. Won by 100 yards, at 97.24 m.p.h.**

**Brooklands Founders' Gold Cup (6½ miles).—1, Kaye Don, Sunbeam, 10sec.; 2, Captain M. Campbell, Bugatti, scratch; 3, C. Staniland, Bugatti, 18sec. Won by 50 yards, at 105.05 m.p.h.**

**75 M.P.H. Long Handicap (9 1-5 miles).—1, V. Balls, Amilcar, 21sec.; 2, Captain H. E. Hazlehurst, Salmson, 52sec.; 3, J. Taylor, Talbot, owes 3sec. Won by 200 yards, at 100.15 m.p.h.**

**100 M.P.H. Long Handicap (9 1-3 miles).—1, Kaye Don, Sunbeam, 18sec.; 2, W. R. Cobb, Vauxhall, 29sec.; 3, J. Dunfee, Ballot, 42sec. Won by quarter of a mile, at 107.87 m.p.h.**

**90 M.P.H. Long Handicap (9 1-3 miles).—1, E. L. Meeson, Vauxhall, scratch; 2, J. Dunfee, Ballot, 15sec.; 3, Captain H. E. Hazlehurst, Salmson, 1min. 8sec. Won by 20 yards, at 102.54 m.p.h.**

**Lightning Long Handicap (9 1-3 miles).—1, Captain M. Campbell, Bugatti, scratch; 2, Kaye Don, Sunbeam, 14sec.; 3, P. Goutte, Salmson, 4sec. Won by 10 yards, at 110.01 m.p.h.**



THE HOME OF SPEED: BROOKLANDS MOTOR TRACK, NEAR WEYBRIDGE. ONE OF THE MOST EXCITING EVENTS AT THE OPENING MEETING WAS THE HANDICAP RACE, A MOMENT IN WHICH IS REPRODUCED ABOVE

**MOTOR RACING.**

**SEASON OPENS AT BROOKLANDS TO-DAY.**

**CAPT. CAMPBELL'S CUP DEFEAT**

LONDON, Monday. —Brooklands opened its season in glorious weather to-day with motor races, chief of which is Capt. Campbell's fight for the Founders' Cup against P. Goutte, one of the most notable of French racing motorists. In this event Campbell starts scratch and Goutte was allowed three seconds in a six and a half miles contest. Thousands of cars, crowded with passengers, began to fill the enclosures before racing commenced. Outside the track cottagers were reaping a harvest by using their front gardens as garages and there were signs that the attendance might reach 50,000.

**THE FIRST RACE.**

The first race proved a disappointment as there were only three starters and only two finished, the margin between first and second being a big one.

Capt. L. Braddell, on a Houstmann, beat C. Staniland on a Bugatti.

Speeds of over 80 miles an hour were attained in the first two races, while in a short handicap for which there were seven starters the winner, J. R. Cobb, on a Vauxhall, reached one hundred and a half miles an hour.

Captain Campbell was beaten in the Gold Cup, though he secured second place from the scratch position. There were six starters and the winner was Kaye on a Sunbeam who, with a start of ten seconds, beat Captain Campbell on a Bugatti by 50 yards in six and a half miles at over 105 miles an hour. The Frenchman was not "placed."

Разумеется, не только о «Бруклендсе» писали газеты. На их страницах можно найти упоминания практически всех соревнований, даже самых незначительных и местечковых. Нередко местные газеты хвалятся достижениями своих земляков в соревнованиях по всей Британии. Или вот проведение автомобильной гонки «Турист Трофи» (по факту это был «гранд-эпрэв», то есть гонка уровня современной «Формулы-1») было настолько важным для Ирландии, что местные газеты посвящали в дни соревнования по несколько полос этому событию.



А лондонские иллюстрированные еженедельники публиковали весьма качественные фотографии.



Публикации из этого архива использовались при подготовке статьи про историю трассы в Донингтоне.

Advertisement for the Daily Telegraph, Monday, August 3, 1931. The main headline reads: **DERBY TRIPPERS REVEL IN SUNSHINE**. Other headlines include: **FORGETTING ABOUT WORK — JUST FOR A DAY**, **7,000 SLEEP ON BEACH**, **ARMED MEN HOLD UP MOTORIST**, and **ANOTHER OUTRAGE BY "DICK TURPINS" ON BY-PASS**. The advertisement also features a large illustration of a group of cyclists on a road and a small portrait of a man.

Для исследований из более поздних периодов в архиве есть также много полезного. Вот пример заметки о «Формуле-1» 1989 года для использования при подготовке собственных комментариев.

## 'Greatest team' boost for rejuvenated Nigel

# MANSELL WHEEL OF FORTUNE

**AFTER** a year of almost total frustration, Nigel Mansell goes into the new Grand Prix season on a fresh wave of excitement and optimism.

The excitement stems from signing for perhaps the most famous name in motor racing - Ferrari.

And the optimism comes from the knowledge that he will be driving a competitive car as Formula One moves into the non-turbo era.

**Best hope**

Mansell heads a five-strong contingent of British drivers competing in this year's 16-round world championship, which begins in Brazil on Easter Sunday.

Despite a series of morale-shattering accidents and disappointments in recent years, he remains the best hope of becoming the first Briton since James Hunt in 1976 to win the coveted F1 drivers' world title.

Mansell was robbed of the championship in 1986 by a blow-out in the last round in Adelaide and again in 1987 by a qualifying session crash in Japan.

Last year, his fourth and last with the British-based Williams team, was a complete disaster and



□ **Nigel Mansell**

injury suffered in Japan at the tail end of 1987.

But all that is behind him now. He is fully fit, properly motivated and totally enthusiastic about the challenge ahead.

"I would never have believed that I could have been so excited about Formula One anymore," says the 34-year-old millionaire who lives in tax exile on the Isle of Man. "But now I'm driving for, historically, probably the greatest team in F1."

"I go into the new season knowing there is a mountain to climb but I intend to enjoy it."

"I'm really fired up. I've been running, swimming and working out with weights and I will be seven to 10lbs lighter than I was for last year's weigh-in at Rio."



□ **James Hunt**

prompted his departure to Ferrari.

Williams, having lost the backing of Honda, ran their cars with the normally-aspirated Judd engines and never stood a chance against the McLarens of Ayrton Senna and Alain Prost, who won 15 of the 16 races between them.

He also confesses that he took most of the year to recover from the back

К сожалению, в архиве нашлось немного информации для исследования о победах Тони Ланфранки на «Москвиче» в 1972-73 годах.



**THE SPORTING RUSSIAN  
MOSKVIK**

Outright winner of the 1972 British Production Saloon Car Championships

SEE IT NOW AT

**BEOLEY GARAGE SALES LTD.,**  
ALCESTER ROAD, BEOLEY, NEAR REDDITCH  
Tel: TANWORTH-IN-ARDEN 2019



THE Russian-built Moskvich which raced in the MCD special saloon car championship race at Croft last Sunday.

На самом деле сложно предположить, как много ещё полезного и интересного может найтись на страницах британских газет. В идеале подписку необходимо поддерживать постоянно, что с вашей помощью мы и постараемся сделать. Ваши переводы в наш адрес – это ваша оценка нашего труда и благодарность за этот труд. В такой форме она ещё и помогает повышать качество этого труда, что оказывается для всех взаимовыгодным. Спасибо всем большое!

Продолжить поддерживать покупку книг об истории автоспорта можете с использованием следующих платёжных систем:

Карта "Сбербанка": 4276640011155373.

"Яндекс-деньги": 410013938205295.

Qiwi: +79131112113.

PayPal: tomskdx@gmail.com.

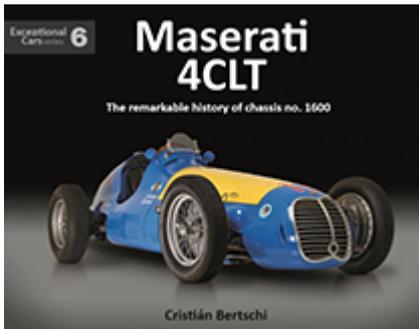
Информация о полученных переводах и купленных книгах регулярно публикуется в наших группах в соцсетях.





## MILLE MIGLIA 1947-1956 LOST HORIZON

Автор Carlo Dolcini  
 Издание 2018  
 ISBN 9788894398908  
 Язык английский/итальянский  
 Формат 30x28 см  
 Страниц 960  
 Твердый переплет  
 Ориентировочная стоимость 180 Евро без доставки



## MASERATI 4CLT - THE REMARKABLE HISTORY OF CHASSIS NO. 1600

Автор Cristián Bertschi  
 Издательство Porter Press  
 Издание 2019  
 Формат 28x24 см  
 Страниц 128  
 Язык английский  
 Твердый переплет  
 Ориентировочная стоимость 36 Евро без доставки



## LES PILOTES SUISSES DE F1 - VOLUME 2

Автор Mario Luini & Jean-Marie Wyder  
 Издательство Turbo Editions  
 Издание март 2019  
 Страниц 432  
 Язык французский/ немецкий/ итальянский  
 Твердый переплет  
 Ориентировочная стоимость 139 Евро без доставки

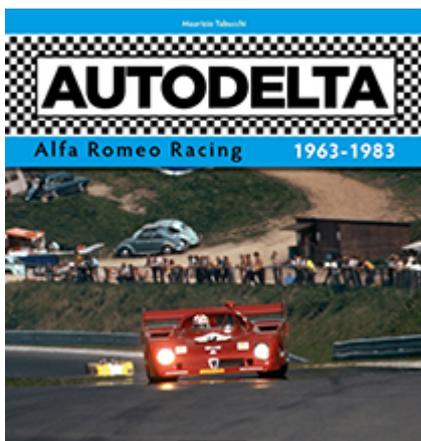


## LA MASERATI DI BOLOGNA

Автор Francisco Giordano  
 Издательство Paolo Emilio Persiani  
 Издание 2018  
 ISBN 9788898874903  
 Формат 17x25 см  
 Страниц 144  
 Язык итальянский  
 Мягкий переплет  
 Ориентировочная стоимость 16 Евро без доставки



# КНИЖНЫЕ НОВИНКИ



## AUTODELTA ALFA ROMEO RACING 1963-1983 - ENGLISH EDITION

Автор Maurizio Tabucchi  
 Издательство Giorgio Nada Editore  
 Издание 2018  
 Формат 26 x 28 см  
 ISBN 9788879117135  
 Страниц 320  
 Язык английский  
 Твердый переплет  
 Ориентировочная стоимость 75 Евро без доставки



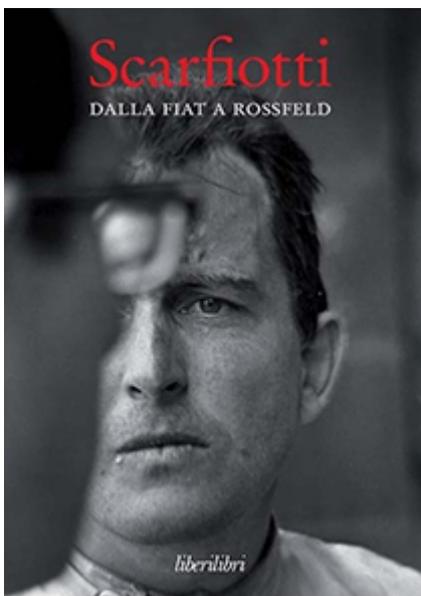
## GIORGIO LUCCHINI UNA VITA PER LA CORSE

Автор Gianni Tomazzoni  
 Издание 2018  
 Формат 30 x 25 см  
 Страниц 288  
 Язык итальянский/ английский  
 Твердый переплет  
 Ориентировочная стоимость 55 Евро без доставки



## IGNAZIO GIUNTI

Автор Vittorio Tusini Cottafavi  
 Издательство Rubbettino  
 Издание 2018  
 ISBN 9788849856385  
 Страниц 208  
 Язык итальянский  
 Мягкий переплет  
 Ориентировочная стоимость 30 Евро без доставки

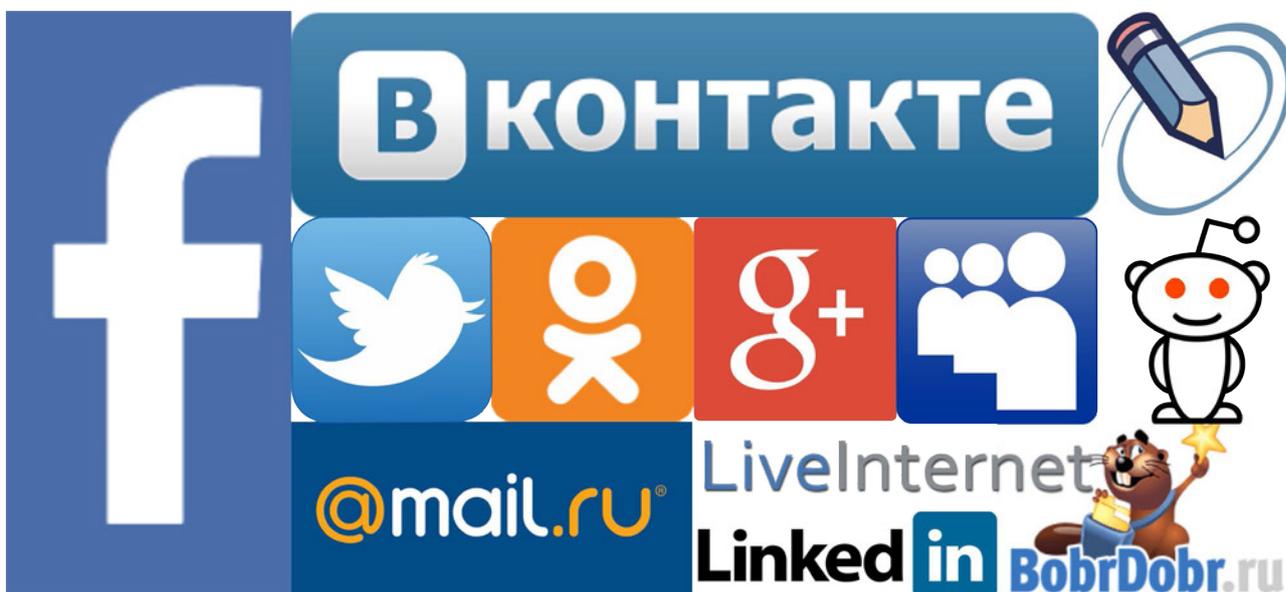


## SCARFIOTTI - DALLA FIAT A ROSSFELD

Автор Paola Rivolta  
 Издательство Liberilibri  
 Издание 2018  
 ISBN 9788898094448  
 Страниц 412  
 Язык итальянский  
 Мягкий переплет  
 Ориентировочная стоимость 20 Евро без доставки

## Вам понравился наш проект?

Поделитесь им со своими друзьями!



Вы можете обсудить проект на форумах

[F1News.ru](http://F1News.ru), [Motorsporthistory.ru](http://Motorsporthistory.ru), [F1Life.ru](http://F1Life.ru) и [GPSmak.ru](http://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.**