

НОВІ ТРАСИ - МОВ ГРИБИ ПІСЛЯ ДОЩУ?

Кільцевий Чемпіонат України був найкоротшим серед тих, що проходили під егідою ФАУ минулого року. Очевидно, це можна пояснити відсутністю спеціальних трас для кільцевих перегонів, які потребують спеціальної підготовки. Ще у 1995 році, крім київської траси "Чайка", де завжди проходили кільцеві перегони, вирішили задіяти львівську трасу "Галринг". На ній планували провести перший етап перегонів 1996 року. Але після зими вона була у такому стані, що про змагання не могло бути й мови. Тому першим став етап на Приз "Пам'яті Анатолія Галанського" у Києві. Правда, покриття та загальний стан "Чайки", на якій проходило це змагання, також мали сумнівну репутацію. Звичайно, спортивний об'єкт потребує, щоб його час від часу використовували за призначенням. Але "Чайку" прямо називали "небезпечною трасою". Давно збудована, вона дуже умовно відповідає вимогам Міжнародної Автомобільної Федерації щодо безпеки. Поступаючись вимогам організаторів, її врешті-решт віднесли до тимчасових, що трохи послаблює вимоги до траси, і дозволили перегони.

Ціле літо у кільцевому Чемпіонаті панувало затишшя. Тільки у вересні відбувся другий етап у Львові, де сяк-так довели до пуття "Галринг". Третій етап планували у Херсоні. Але ралійна столиця України підтримала свою славу ралійної столиці ще й тим, що він тут не відбувся. Натомість третій етап пройшов у Києві, що тісно пов'язано з появою у цьому місті нового територіального автомобільного осередку - Київського міського автомотоклубу (КМАМКУ). Третім етапом кільцевого Чемпіонату цей клуб заявив про своє народження. Змагання провели не на аварійній "Чайці", а у місті - на шосе біля метро "Оскольки". Поява нової траси, зробленої практично з нічого серед міста, була хорошим продовженням позаминулорічного львівського починання. Раніше всі кільцеві перегони проходили переважно на київській "Чайці". Це, звичайно, давало певну перевагу тим спортсменам, які мали змогу їздити нею мало не щодня. А поява "вуличних" трас стала доброю тенденцією. Вже цього сезону з восьми етапів Чемпіонату тільки два планується провести на "Чайці". Решта - на новостворених трасах як у Києві, так і в інших містах України.



ПЕРЕМ



Звичайно, не можна сказати, що тимчасові вуличні траси є найкращою панацеєю від проблем українського кільцевого Чемпіонату. Змагання на них відбувається раз на рік, а решту часу трасу експлуатує вуличний транспорт. За міжсезоння вона встигає перетворитися на звичайну горезвісну українську дорогу, яку знервований шофер міряє не метрами, а вибоїнами. Щороку перед змаганнями її доводиться наново латати. Враховуючи фінансові можливості організаторів, це зовсім не означає, що кільцевикам не загрозують вм'ятини від тролейбусних коліс. Крім того, у кожному конкретному випадку виникають певні труднощі із перекриванням дорожнього руху на цій ділянці, з виконанням вимог безпеки тощо.

Звичайно, не можна сказати, що тимчасові вуличні траси є найкращою панацеєю від проблем українського кільцевого Чемпіонату. Змагання на них відбувається раз на рік, а решту часу трасу експлуатує вуличний транспорт. За міжсезоння вона встигає перетворитися на звичайну горезвісну українську дорогу, яку знервований шофер міряє не метрами, а вибоїнами. Щороку перед змаганнями її доводиться наново латати. Враховуючи фінансові можливості організаторів, це зовсім не означає, що кільцевикам не загрозують вм'ятини від тролейбусних коліс. Крім того, у кожному конкретному випадку виникають певні труднощі із перекриванням дорожнього руху на цій ділянці, з виконанням вимог безпеки тощо.

НА "ЧАЙЦІ" НЕБЕЗПЕЧНО

Різні учасники спортивних дійств неоднаково оцінювали кожний етап. Майже одногосно спортсмени визнавали, що найцікавішим був перший етап на "Чайці". Довга (4.6 км) траса має багато цікавих поворотів, що захоплюють спортсменів. "Чайка" - широка, швидкісна траса, але вона має багато недоліків. На ній практично неможливо організувати дотримання правил безпеки як для гонщиків, так і для глядачів. На першому етапі минулого року "з'ясувалося", що на "Чайку" потрібно набагато більше суддів, ніж туди запросили. Їх робота ускладнювалася тим, що видимість на трасі погіршена через кошлаті дерева та кущі. Були місця, де офіційні особи зовсім не мали змоги слідувати за ходом спортивної боротьби. Судді не були забезпечені необхідним спорядженням - бракувало не тільки радіо-з'язку, але навіть сигнальних прапорців.

Траса "Чайки" - широка, там є де роз'їхатися, але, порівняно з іншими етапами, на ній зазнали пошкоджень найбільше автомобілів. І це у той час, коли професіонали нараховують на всій дистанції тільки три місця, де можна евакуювати аварійний автомобіль, не припиняючи змагань. У багатьох гонщиків виникли проблеми, коли в одному місці траси організатори так і не знайшли можливості якісно прибрати розлите масло. Звичайно, для ліквідації багатьох недоліків системи безпеки "Чайки" потрібні значні кошти. Рахунок іде на десятки мільйонів доларів. Але є речі, які організатори могли врахувати, але не врахували на минулорічному етапі. Зовсім не перевіряли ремені безпеки, вогнегасники в автомобілях, техн-

ОГИ І ПРОБЛЕМИ

ічний стан машин тощо. Не було медичного та допінгового контролю. Траса не була забезпечена автомобілями швидкого реагування, що повинні правильно надати допомогу спортсмену, автомобіль якого зазнав аварії або загорівся.

Звичайно, "Чайка" має певні переваги. Зокрема, на ній компактно розташовані готель

для спортсменів та бокси для автомобілів. Хоча траса далеко від міста, для тих глядачів, яким вдалося дістатися сюди, працювали буфети.

Погода була якраз для відпочинку, а тому любителі автоспорту із задоволенням провели час. Правда, вони частіше, ніж на інших етапах, перебігали трасу перед автомобілями під час заїздів, але це вже скоріше вина не азартних глядачів, а тих, хто мав подбати про їх безпеку.

Незважаючи ні на що, спортивне зма-



гання на "Чайці" можна назвати найцікавішим. Небезпечна траса надавала боротьбі особливого присмаку ризиковості. Декілька спортсменів розбили свої автомобілі ще на тренуваннях та кваліфікаційних заїздах. Така невдача спіткала Андрія Олександрова, який пошкодив двигун своєї "Лади-Самари" (він вже виступав за Київ, а не за Одесу), Федора Лещука зі Львова. Вже під час заїзду сьомого класу на тому ж місці вщент розбив свій автомобіль молодий киянин Вадим Ясинський. Не закінчив змагання формуліст Олександр Лисенко з Кременчука. Не витримав траси автомобіль Сергія Сергієнка. Великі проблеми мали Василь Ростоцький та Вадим Реуцький, хоча Реуцький зміг-таки посісти призове третє місце. Загалом, усі перші місця були у киян. У дванадцятому класі легкових автомобілів переміг Леонід Протасов, у восьмому класі - Дмитро Рибак, у сьомому - Юрій Серов. На Формулі 1300 першим був Олексій Варавін, а на Формулі 1600 - Олександр Медведченко.

Дивуватися успіхам київських гонщиків на "Чайці" не доводиться - вони її знають. Дивує інше. Чому організатори не налагодили співпрацю із пресою? Звичайно, це не дуже сприяло популяризації українських кільцевих перегонів та привертанню до "Чайки" уваги спонсорів, яких вона так потребує.

Довга і в'юнка траса "Чайки" вимагає багатьох зусиль, щоб стати яскравим спортивним видовищем. Перший етап бралися проводити досвідчені організатори, але вони чомусь не до кінця вичерпали ті можливості, які має цей об'єкт. Змагання на Приз "Пам'яті Анатолія Галанського" залишили приємні спогади переможцям, прикрі - тим, хто на своїй машині "відчув" численні недоліки траси, і неспокій - тим, хто вболіває за безпеку на українських трасах та їх відповідність світовим стандартам.

НА ЛЬВІВСЬКИХ ПЕРЕГОНАХ ПОМІТНІ ПЕВНІ ТЕНДЕНЦІЇ

Організатори українських перегонів ще не розуміють, що справжнім шоу можуть стати

кваліфікаційні та тренувальні заїзди. Одним з недоліків вуличних трас є те, що у перший день змагань вони виявляються не зовсім готовими. Не вистачає на два дні і сил спонсорів. У результаті, під час тренувальних та кваліфікаційних заїздів неосвячений глядач стикається із запізненням, скороченням та пере-



КІЛЬЦЕВОГО ЧЕМ

несенням строків їх проведення. Кваліфікаційними змаганнями не цікавиться і телебачення, яке взагалі важко звинуватити у зайвій оперативності, а тому організатори не вважають



за потрібне якимось особливо прикрашати трасу в перший день змагань.

Саме так було на другому етапі Чемпіонату "VI Гран Прі Львова", який відбувся на трасі "Галринг". Важко сказати, що на час проведення змагань покриття цієї траси наближалось до ідеалу. Але, незважаючи на це, порівняно з попереднім змаганням, помітні зрушення на краще в плані безпеки. Для суддів не було забезпечено радіозв'язку, та вони зі своїми обов'язками справилися відмінно.

Траса "Галринг" викликала у гонщиків суперечливі коментарі. Вона трохи закоротка - 1325 метрів. З першого погляду здається дуже простою, але вже на тренувальних заїздах багато хто помітив на ній зв'язку-сюрприз. Неприємних випадків на "Галрингу" було небагато. Покриття траси не сподобалося підготованому для кільцевих перегонів Форду киянина Леоніда Протасова, і він вибув з боротьби. Не справився з керуванням російський формуліст Павло Лакія - і серйозно пошкодив свій болід об бетонний блок. Проблеми з технікою мали Федір Лещук, одесит Валерій Разумовський, киянин Олександр Медведченко. Через проблеми з двигуном втратив призове місце Василь Ростоцький.

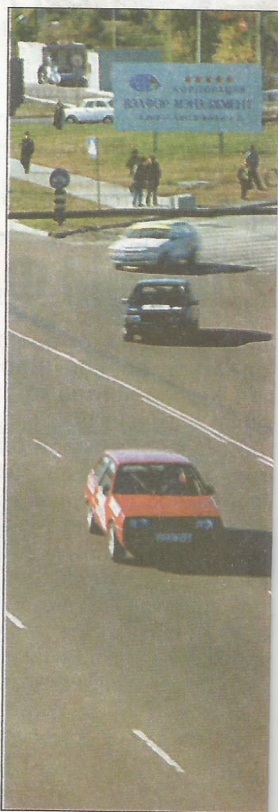
Перше місце у дванадцятому класі було у киянина Олександра Салюка, у дев'ятому класі - у Вадима Реуцького, у восьмому - у Дмитра Рибак, у сьомому - у рівненчанина Сергія Пелешка. На Формулі 1300 переміг Валерій Морачевський з Чернігова, а на Формулі 1600 - москвич Олександр Арманд. Таким чином, кияни поступилися своїми позиціями в гостях, хоча професіонали підтвердили, що майстерність на будь-якій трасі залишається майстерністю.

Компактно розташований "Галринг" у день перегонів виглядав дуже привабливо: барвисті плакати спонсорів, яскраві засоби безпеки на трасі. Незважаючи на погану погоду, глядачів було дуже багато. Траплялися інциденти, коли вони вибігали на трасу, але, завдяки огороженню яскравою стрічкою, - нечисленні. Організатори підготували прес-релізи. Та, на жаль, цим організована робота з пресою обмежилася.

Для того, щоб підняти львівські перегони до рівня міжнародних, організаторів чекає ще дуже багато роботи. Треба вирішити безліч питань як стосовно "Галрингу", так і щодо самої організації перегонів. Але, загалом, деякі традиції, які складаються на цій трасі, мають тенденцію розвиватися на краще.

"ГРАН ПРІ КИЄВА": ШЕ РАЗ ПРО "ВУЛИЧНІ" ТРАСИ

У п'ятницю перед початком змагань назвати цей шматок шосе з мостом біля метро "Осокорки" спортивною трасою було не просто. Звалені на купу бетонні блоки та автомобільні покривки



ЧЕМПІОНАТУ-96

тішили око своїм незвичним виглядом. Але коли в суботу вранці на шосе перекрыли рух і почали встановлювати на

місця блоки, то стало зрозумілим, що мали на увазі організатори (КМАМК), називаючи це трасою. Правда, на дорожньому покритті були горезвісні вм'ятини від коліс тролейбусів, але глядачі, яких навколо ставало дедалі більше і більше, про це не знали. На жаль, першого дня вони так і не побачили багато цікавого - тільки кілька тренувальних заїздів. Організатори півдня доводили до пуття трасу, а потім відповідні служби відмовилися далі перекривати дорожній рух. З одного боку, це не говорить на користь перегонів, з другого - дисциплінувало організаторів другого дня.

Присуд трасі в Осокорках з боку гонщиків був майже одногосним. Вона нецікава, нудна, з одним лівим поворотом, нічого не дає в плані майстерності. Зате справитися з нею



було неважко, і практично жоден гонщик не покинув змагання через складності з трасою. Кілька спортсменів вибули з боротьби через технічні проблеми. Компактна траса дозволяла спостерігати кожний момент перегонів від початку до кінця. Перемога знову була у киян, тільки москвич Едгард Ліндгрєн на своєму боліді вирвався вперед. Першим у дванадцятому класі був Леонід Протасов, у дев'ятому - Вадим Реуцький, у восьмому - Дмитро Рибак, у сьомому - Олександр Салюк (молодший). На Формулі 1300 переміг Едгард Ліндгрєн, а на Формулі 1600 - Олександр Медведченко.

Треба відзначити, що гонку в Осокорках задумували як шоу. Організатори прекрасно влаштували співпрацю з пресою, в журналістів не виникало проблем на трасі, вони могли отримати всю інформацію безпосередньо у секретаря перегонів. Враховуючи, що такі перегони КМАМК проводив уперше, говорити про те, вдалі вони чи ні, ще рано.

У РЕЗУЛЬТАТІ...

Спортивні результати минулорічного Чемпіонату України ФАУ з кільцевих перегонів вже відомі нашим читачам. Завдяки двом перемогам на першому та третьому етапах Чемпіоном України у дванадцятому класі легкових автомобілей став Леонід Протасов. У дев'ятому класі Чемпіонат відбувся тільки у два етапи, і на обох переміг Вадим Реуцький. Абсолютну перемогу на трьох етапах здобув у восьмому класі Дмитро Рибак. Для Сергія Пелешка чемпіонство у сьомому класі принесли друге місце на першому етапі та перемога на другому. На Формулі 1300 Чемпіоном завдяки призовим місцям на трьох етапах став Валерій Морачевський, а на Формулі 1600 - Олександр Медведченко.

А от з боку організації етапи Чемпіонату України зараз можна порівнювати тільки між собою. Бо зіставлення з аналогічними перегонами на Заході вони не витримують, і навіть знайти там еквівалент для порівняння важко. Можливо, вісім запланованих етапів цього сезону дадуть змогу організаторам "набити руку", а помилки минулого сезону будуть повчальними. Якщо все, що планують, справді відбудеться.

**Оксана Садова
Артем Старченко**

