

СОВЕТСКОЕ РАЛЛИ



Ралли
должны стать
массовым видом
автомобильного
спорта!

ИСТОРИЧЕСКИЙ ВЫПУСК: ЛИСТАЕМ СТРАНИЦЫ
ЖУРНАЛА "ЗА РУЛЁМ" (ВЫПУСК №1)



В этом номере:

**ЧИТАТЕЛИ ОБСУЖДАЮТ
СОСТОЯНИЕ
АВТОМОТОСПОРТА**

**ЧЕМПИОНЫ
СПАРТАКИАДЫ И
СОВЕТСКОГО СОЮЗА**

**РАЗВИТИЕ
АВТОМАГИСТРАЛЕЙ
МОСКОВСКОГО УЗЛА**

**ДРУЖБА ДОРОЖЕ
ПРИЗОВ И МЕДАЛЕЙ**

**ГОНЩИКИ ЧСР БЫЮТ
РЕКОРДЫ ТАЛЛИНСКОЙ
ТРАССЫ**

**АВТОЛЮБИТЕЛИ
СОРЕВНУЮТСЯ НА
ДОРОГАХ КАВКАЗА**

**НА РАСТОРГУЕВСКОМ
КОРТЕ**

**ЗНАЕШЬ ЛИ ТЫ
УСТРОЙСТВО
ТОРМОЗОВ?**

**КАК САМОМУ
СДЕЛАТЬ КУЗОВ**

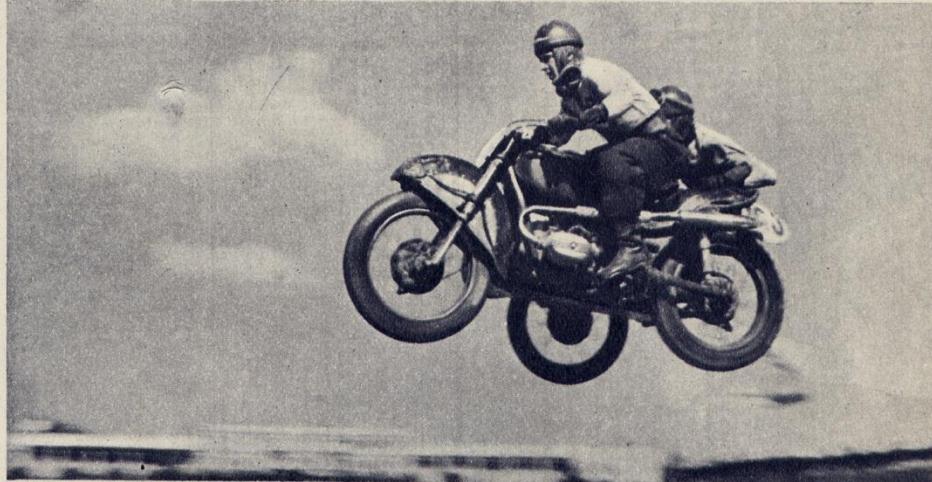
«ДЕЛО ВИЛЬЯМСОНА»

**ЗАРУБЕЖНАЯ ТЕХНИКА
И СПОРТ**

На первой странице обложки: внизу — механик-водители 1-го класса [слева направо] сержант А. Меньшиков, старший сержант А. Анисимов и сержант В. Токарь. Вверху — танки под их управлением следуют на полевые занятия.

Фото Н. Боброва.

На четвертой странице обложки: Фотозюд В. Гатчикова.



9 августа 1959 г. на Тушинском аэродроме состоялось торжественное открытие финальных соревнований II Спартакиады народов СССР по мотоциклетному спорту. На снимке: победители соревнований с преодолением искусственных препятствий в классе мотоциклов с колясками А. Кабанов и Р. Камалетдинов преодолевают разорванный мост (отчет см. на стр. 5—7).

Фото В. Довгялло.

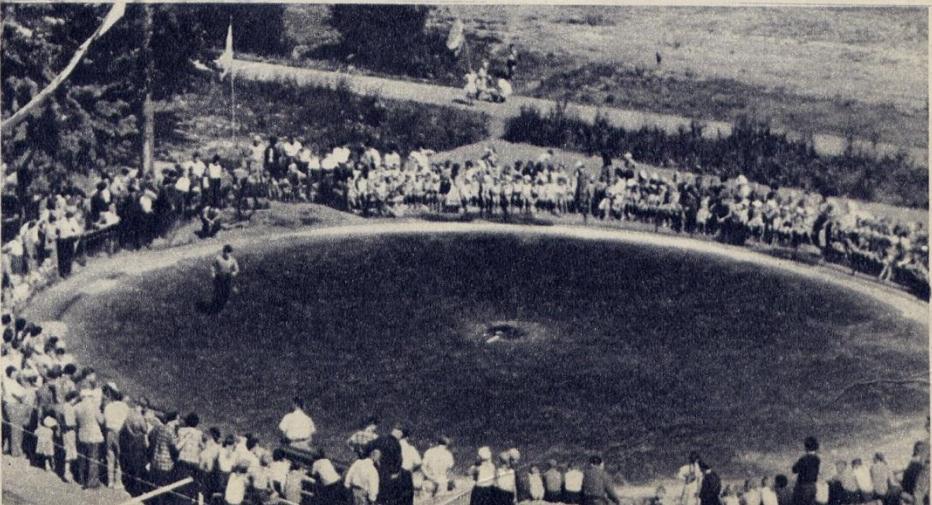


До «Замка царицы Тамары» в Дарьельском ущелье доходила трасса состоявшихся в конце июля всесоюзных соревнований владельцев личных автомобилей — ралли «Кавказ», общей протяженностью более 1500 км (см. репортаж на стр. 14).

Фото Ю. Клеманова.

В Расторгуеве на территории Центрального автомотоклуба ДОСААФ СССР были проведены третьи Всесоюзные соревнования автомоделистов 1959 года (см. стр. 17).

Фото Г. Руфanova.





В этом номере вы прочтете:
КОМСОМОЛЦЫ ПОМОГАЮТ ДОСААФОВЦАМ

БОЛЬШЕ ВОДИТЕЛЕЙ СЕЛЕ

В САМОДЕЯТЕЛЬНОМ АВТОМОТОКЛУБЕ

АКТИВИСТЫ ДОСААФОВЦЫ ИРКУТСКА

СОРЕВНОВАНИЯ НА СОБСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЯХ

ПРОСТЕЙШИЙ ВЫПРЯМИТЕЛЬ

КАК ОРГАНИЗОВАТЬ РАЛЛИ

ДЕТСКИЙ МОТОРоллер

А. ЛИПГАРТУ — 60 ЛЕТ

СИЛОВЫЕ ПЕРЕДАЧИ МИКРОЛИТРАЖЕК

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ «ВЯТКИ»

АНГЛИЙСКИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ ДАФ

На первой полосе обложки: Опытный образец нового советского легкового автомобиля «Чайка».

Фото Н. Добровольского.

На четвертой странице обложки: На работу в поле.

Фотоэтюд Н. Боброва.

За нашу Советскую Родину!

ПОДГОТОВКА ТЕХНИЧЕСКИХ КАДРОВ НА СЕЛЕ — ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА ДОСААФ

Февральский Пленум Центрального Комитета КПСС, принимая исторические решения о дальнейшем развитии колхозного строя и реорганизации машино-тракторных станций, обратил особое внимание на работу с кадрами механизаторов. Пленум подчеркнул, что эти кадры являются решающей силой, которая должна обеспечить эффективное использование машин и механизмов в колхозном производстве. В связи с этим в колхозной деревне уже развернулось массовое движение за овладение техникой.

Вместе с партийными организациями, советскими и хозяйственными органами в подготовку технических специалистов на селе все шире включаются организации ДОСААФ. Активное участие в распространении технических знаний, которые нужны всем колхозникам и особенно молодежи, готовящейся к службе в Вооруженных Силах, они считают своим кровным делом, выполнением своего патриотического долга перед Родиной.

Наше оборонное Общество за последние четырехлетие более чем в два раза увеличило выпуск водителей. Но интересы народного хозяйства и укрепления обороноспособности страны требуют новых отрядов специалистов, в совершенстве владеющих техникой. Исходя из этого, IV Всесоюзный съезд ДОСААФ в своем постановлении обязал областные, краевые и республиканские организации из года в год расширять подготовку водительских кадров и одновременно резко поднять качество обучения. Съезд потребовал в течение ближайших четырех лет добиться такого размаха этой работы, чтобы не менее 10 процентов всех членов Общества было привлечено к занятиям в технических кружках, школах, командах. Выпуск водителей в Обществе должен быть удвоен.

В решении этих ответственных задач большую роль призваны сыграть наши первичные организации, а также самодеятельные и штатные автомотоклубы. Причем задача последних будет состоять прежде всего в том, чтобы обеспечить подготовку общественных инструкторов, необходимых для самодеятельных клубов и первичных организаций.

Поступление техники из МТС, быстрый рост колхозного машинного парка вызвал новый подъем активности среди членов сельских оборонных коллекти-

вов. Многие из них, правильно оценив место ДОСААФ в этих условиях, заботясь об укреплении колхозного строя и новом расцвете нашей социалистической Родины, уже включились в подготовку технических кадров различного профиля. Сведения об этом поступают отовсюду.

Исключительно ценную инициативу проявили досаафовцы колхоза имени В. И. Ленина Лабинского района Краснодарского края. Они взяли на себя обязательство подготовить в течение 1958 года 60 шоферов третьего класса, 25 трактористов, 30 мотоциклистов и 50 мотористов и обратились ко всем сельским организациям ДОСААФ с призывом развернуть социалистическое соревнование за массовую подготовку технических кадров на селе. «Наш долг, наша неотложная задача, — говорится в этом обращении, — широко развернуть подготовку технических специалистов, необходимых для обороны страны, для колхозов, для всего народного хозяйства».

Патриотическое начинание лабинцев, одобрение секретариатом ЦК ДОСААФ СССР, нашло горячий отклик и было подхвачено во всех уголках Советского Союза. Так, например, обсудив обращение лабинцев, досаафовцы колхозов имени Ленина и имени Минурина Молдавской ССР наметили выпустить в 1958 году двести технических специалистов, а досаафовцы Луховицкого района Московской области — увеличить подготовку водителей в три—четыре раза. Таким образом, стало вполне возможным задачи по технической подготовке, поставленные съездом ДОСААФ, не только успешно выполнить, а и значительно перевыполнить в более короткий, чем это намечено, срок.

Следует, однако, подчеркнуть, что массовая подготовка технических кадров в колхозах имеет свои существенные особенности, которые нельзя не учитывать. Получая разнообразную технику для своего многоотраслевого хозяйства, колхозы, естественно, будут стремиться готовить не только водителей, а механизаторов в широком смысле этого слова. Сельхозартилям нужны наряду с шоферами, трактористами, мотоциклистами, также и машинисты, комбайнёры, механики, электрики и т. д. Вполне понятно, что в связи с этим перед сельскими организациями Общества

возникает много трудностей: где взять соответствующие программы, учебные пособия, общественных инструкторов и т. д. Комитеты и, особенно, Управление ПВО и технической подготовки ЦК ДОСААФ уже сейчас должны принять все меры к тому, чтобы помочь сельским организациям в правильном решении стоящих перед ними задач.

В последнее время перед работниками Общества как никогда остро поставлен вопрос о повышении качества подготовки водителей, особенно шоферов третьего класса. В адрес ДОСААФ от общественных учреждений поступают жалобы и претензии, которые свидетельствуют о том, что наши организации не уделяют этому должного внимания. Комитеты ДОСААФ недостаточно заботятся о создании надлежащей материально-технической базы, без чего, как известно, нельзя подготовить хорошего специалиста. До последнего времени обучение водителей велось у нас преимущественно в автомотоклубах и в кружках при крупных первичных организациях предприятий, учреждений, учебных заведений. Теперь же этим делом во все более широких масштабах начинают заниматься в сельской местности, средних школах, самодеятельных автомотоклубах. Нетрудно представить, насколько возрастает ответственность работников всех степеней, призванных обеспечить высокое качество подготовки водителей в новых условиях.

Вместе с активистами организаций ДОСААФ колхозов и совхозов в поход за изучение техники включились сельские комсомольцы. Недавно в «Правде» было опубликовано письмо молодежи колхоза «Октябрь» Курсавского района Ставропольского края. В нем, в частности, говорится: «Чтобы полностью использовать машины, необходимо, чтобы все колхозники овладели техническими знаниями. Каждый из нас ставит перед собой задачу — хорошо изучить ту машину, которая применяется на участке, где колхозник работает... Пусть в колхозах создаются курсы по изучению сельскохозяйственной техники без отрыва от производства. Пусть каждый молодой колхозник будет хорошим механизатором».

Призыв молодежи колхоза «Октябрь» также нашел поддержку и живой отклик во всех областях, краях и республиках. Тем самым в значительной мере облегчается задача сельских организаций ДОСААФ. Нужно только, чтобы они поддерживали постоянный деловой контакт с комсомольскими организациями, использовали их инициативу, шире привлекали для решения практических задач.

Коллективы ДОСААФ вместе с комсомолом должны выступить инициаторами и организаторами всеобщего технического обучения на селе, ибо подготовка технически грамотных людей для народного хозяйства и для Советской Армии — дело большой государственной важности.



Центральный московский автомотоклуб ДОСААФ впервые в стране провел соревнования на собственных автомобилях по маршруту Москва — Молодечно — Москва (см. стр. 7). На снимке: участники соревнований летчики-испытатели П. Казьмин (слева) и В. Виницкий перед стартом.

Фото В. Довгяло.



Старт мотопробега дружбы по маршруту Москва — Варшава — Москва. На снимке: первый заместитель председателя ЦК ДОСААФ генерал-лейтенант С. Шатилов принимает рапорт командира пробега А. Сергеева.

Фото В. Довгяло.

В Серпухове состоялся межрайонный кросс на короткой трассе в честь 40-летия ВЛКСМ. На снимке: на трассе кросса.

Фото В. Савостьянова.



Начало положено

За послевоенные годы неизмеримо выросло благосостояние трудящихся нашей Родины. Сотни тысяч советских людей приобрели в личную собственность автомобили, мотоциклы, мотороллеры.

В связи с этим приобретает все большее значение и популярность такая форма соревнований, как ралли, участвуя в которых любители приобщаются к спорту.

Недавно Комитет по физкультуре и спорту при Совете Министров СССР утвердил классификационные требования для участников ралли. Так получил признание новый интересный вид спорта.

В апреле Московский автомотоклуб впервые в стране провел соревнования автомобилистов на собственных машинах. Их почин достоин того, чтобы его подхватили все организации ДОСААФ.

Первый опыт проведения ралли на собственных автомобилях

В конце апреля Центральный московский АМК ДОСААФ провел первые личные соревнования членов клуба на регулярность движения на собственных автомобилях.

В соревнованиях приняли участие 52 члена клуба на четырех автомобилях «Москвич-400», девяти автомобилях «Москвич-402» и тринадцати «Победах». На каждом автомобиле было по два водителя, так как дистанцию в 1500 километров надо было пройти без остановок.

Старт-финиш был организован в Центральном парке культуры и отдыха имени М. Горького. Перед постановкой автомобилей в закрытый парк техническая комиссия произвела их осмотр, маркировку деталей и заправку горючесмазочными материалами. Экипажи допускались в закрытый парк с своим автомобилем лишь за 10 минут до старта.

Трасса соревнований пролегала по Минскому шоссе, дистанция ее — 1514 километров (Москва — Молодечно — Москва). На трассе были организованы 12 пунктов контроля времени и заправочных пунктов.

Для прохождения всей дистанции по графику были установлены нормативные сроки: для автомобилей «Москвич-400» — 26 час. 42 мин., для автомобилей «Москвич-402» — 25 час. 26 мин. и для автомобилей «Победа» 24 часа 40 мин.

А. ВИНОГРАДОВ,
начальник Московского АМК,
судья всесоюзной категории.



Наши интервью

Член совета АМК, летчик-испытатель
П. КАЗЬМИН

Состязания прошли интересно. Организаторы учли опыт прошлогодних всесоюзных многодневных соревнований, увеличили средние скорости движения до 55—65 км/час. Материальная часть и сами водители были хорошо подготовлены, поэтому встречавшиеся в пути туман, трудные участки дорог и даже гололед не помешали спортсменам.

**Председатель комитета ДОСААФ авторемонтного завода, конструктор
А. МАРКАУСКАС**

Важнейшее преимущество таких соревнований состоит в том, что участие в них доступно многим автолюбителям — ведь состязания проводятся на собственных автомобилях. Полезность ралли для общей и технической подготовки досафовцев-автомобилистов тоже бесспорна.

**Председатель секции автоспорта АМК, преподаватель машиноведения
А. БРЕНЦИС**

Мне хотелось бы высказать несколько пожеланий на будущее.

На дистанции нужно улучшить контроль за скоростями, с которыми двигаются участники. Некоторые из них, очень быстро пройдя участок между КВ, «отстаиваются» около белого флага. Хорошо бы организовать так называемые секретные пункты КВ.

Некоторые участники выехали на автомобилях с изношенными шинами. Мы наблюдали в пути, как экипаж «Победы» № 33 шесть раз менял баллоны и чинил камеры. Было бы правильно, чтобы, проверяя автомобили, техническая комиссия обращала внимание и на состояние резины.

**Член клуба, водитель 1-го класса
С. ИГНАТОВ**

Мне и другому члену экипажа нашего «Москвича-400» — шоферу А. Соколову — организация ралли понравилась. Такие соревнования нужно проводить чаще.

Замечены и недостатки. На участке Минск — Молодечно стоял довольно густой туман. При таких условиях установленная для данной части дистанции скорость в 55 километров была явно завышена. На заправочном пункте в Орше мы наблюдали скопление автомобилей участников ралли, которые сетовали на медленные темпы отпуска горючего.

На наших снимках — победители первых ралли на собственных автомобилях (слева направо): вверху — С. Тенешев и А. Майборода, внизу — С. Игнатов и А. Соколов, В. Борц и А. Бренцис.

Фото В. Довгялло.



Автомобильные ралли

А. КЛОПКОВ, судья республиканской категории, тренер-инструктор ЦАМК

Для определения мест, занятых участниками, получившими равное число штрафных очков в основных дорожных соревнованиях, назначаются одно или несколько дополнительных упражнений. Это могут быть скоростные соревнования на дистанцию 0,5—1 км с места, подъем на холм, испытание автомобиля на движение накатом, соревнования на лучшее фигурное вождение. Их проводят на каком-либо отрезке дистанции или в районе старта-финиша основных дорожных соревнований. В последнем случае спортсменам может быть предоставлено время для отдыха (не более одного часа).

ШКАЛА КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОЧКОВ, НАЧИСЛЯЕМЫХ ЗА СПОРТИВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ В АВТОМОБИЛЬНЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ НА РЕГУЛЯРНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ (РАЛЛИ)

Группы	Дистанция		Закончившим соревнования		За занятые места в зачетной группе (независимо от числа штрафных очков)											
	для легковых	для грузовых	без штрафных очков	со штрафными очками	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11-15	20
			10	20	40											

Ралли однодневные

IV	500	300	8	4	—	—	4	3	2	1	—	—	—	—	—	—
V	500	300	6	3	—	—	3	2	1	—	—	—	—	—	—	—

Ралли безостановочные двухдневные

III	1500	1000	20	10	—	—	10	7	5	4	3	2	1	—	—	—
IV	1500	1000	15	7	—	—	8	5	3	2	1	—	—	—	—	—
V	1500	1000	10	5	—	—	6	4	2	1	—	—	—	—	—	—

Ралли безостановочные трехдневные

I	2500	1700	40	20	10	—	30	20	15	11	9	7	6	5	4	3	2	1
II	2500	1700	35	17	8	—	20	15	12	9	7	6	5	4	3	2	1	—
III	2500	1700	30	15	7	—	15	12	9	7	6	5	4	3	2	1	—	—
IV	2500	1700	25	12	6	—	12	9	7	5	4	3	2	1	—	—	—	—
V	2500	1700	20	10	5	—	10	7	5	4	3	2	1	—	—	—	—	—

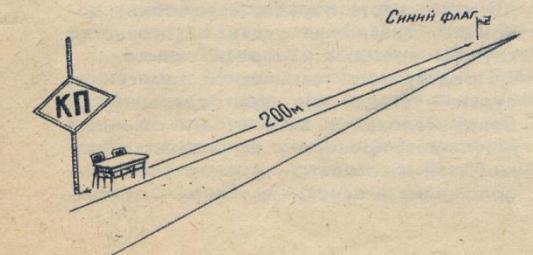
Ралли многодневные (5—6 дней)

I	3750	2500	60	30	15	8	40	25	20	15	10	8	7	6	5	4	3	2
II	3750	2500	40	20	10	5	30	20	15	11	9	7	6	5	4	3	2	1
III	3750	2500	30	15	8	4	20	15	12	9	7	6	5	4	3	2	1	—

- Примечания:
- Если в дистанцию не входят кроссовые участки или их менее 10%, то число классификационных очков, зависящее от штрафных, уменьшается на 20% (однако, если не менее 50% дистанции проходит по улучшенным грунтовым дорогам и щебеночным шоссе, то они начисляются в полном размере). Если дополнительные соревнования не являются скоростными или кроссовыми, то число классификационных очков за занятое место уменьшается на 20%. Оба эти правила не распространяются на однодневные (500 и 300 км) соревнования. Доли очков округляются до 0,5 в сторону уменьшения.
 - Если состояние дороги не позволяет установить среднюю скорость 40 км/час для легковых автомобилей, дистанция однодневного ралли может быть сокращена, но не более чем на 20%.
 - Классификационные очки закончившим соревнования начисляются независимо от очков за занятые места.



Схемы устройства пунктов контроля времени и контроля прохождения дистанции.



ПОЛОЖЕНИЕ О СОРЕВНОВАНИЯХ

Первая задача, которую должны решить организаторы ралли, — составление положения о соревновании. В нем следует отразить цели и задачи, дату и время проведения, программу соревнований, условия допуска участников, указать марки и модели автомобилей, систему и порядок зачета, условия награждения победителей и др.

В положение необходимо включить помещаемую в этом номере таблицу начисления классификационных очков, утвержденную приказом Всесоюзного комитета физической культуры и спорта № 107 от 2/IV 1958 года.

Для привлечения к соревнованиям возможно большего числа владельцев автомобилей в положении и смете расходов желательно предусмотреть отдельный или дополнительный личный зачет для них, а также выделить соответствующее количество призов.

Наряду с положением должны быть разработаны и так называемые основные условия соревнований. В них нужно подробно осветить все вопросы, касающиеся организации и проведения соревнования, а именно: требования к участникам и их автомобилям, правила поведения участников, разъяснения по работе отдельных групп судей, инструкции администрации и обслуживающему составу, таблицу пенализации и т. д.

ВЫБОР И ОБОРУДОВАНИЕ ДИСТАНЦИИ

Трасса соревнований, как правило, должна представлять собой кольцевой замкнутый маршрут, проходящий по дорогам общего пользования с твердым покрытием различного качества. В крайнем случае могут быть использованы и радиальные (маятниковые) маршруты.

При выборе трассы необходимо учитывать метеорологические условия и возможность их изменения, количество и квалификацию участников, интенсивность движения на дороге и т. п.

На трассе соревнований в соответствии с правилами 1957 года должны находиться пункты контроля времени (КВ), пункты контроля прохождения (КП) и судьи на дистанции, а также пункты заправки ГСМ. Пункты КВ располагаются через каждые 70—100 км. Пункты заправки ГСМ должны быть размещены на расстоянии не более 300 км один от другого.

В целях облегчения проведения ралли на дистанции 500 км для легковых и 300 км для грузовых автомобилей целесообразно отказаться от устройства пунктов заправки на трассе. Достаточно будет организовать такой пункт на месте старта-финиша. Участникам же следует разрешить (оговорив это в положении) иметь емкости с запасом бензина и масла, обеспечивающим прохождение всей дистанции.

При выборе и утверждении трассы ралли необходимо получить от местных органов милиции разрешение на проведение соревнований в установленное время, а также согласовать с ними вопросы об отдельных изменениях в правилах движения (обычно участникам разрешается некоторое повышение скоростей на перекрестках, в населенных пунктах и т. п.).



ОРГАНИЗАЦИЯ ПУНКТОВ КВ, КП, ГСМ И ЗАКРЫТОГО ПАРКА

Пункты КВ располагаются с правой стороны по ходу движения так, чтобы не создавалось помех для участников соревнования и транспорта. Не следует устраивать пункты КВ в непосредственной близости от перекрестков и железнодорожных переездов, на узких улицах, в населенных пунктах, на сужениях и закруглениях дорог.

За 200 м до пункта КВ вывешивают на высоком шесте белый, а за 20 м — желтый флаги. На самом пункте ставят стол для работы судей, табличку-указатель «КВ №...» и хорошо видимые часы.

Пункты КП организуют в случае действительной надобности зафиксировать прохождение участниками того или другого участка трассы. За 200 м от них устанавливается синий флаг (см. рис.). Примерное время прохождения отмечается в контрольной карте участника и записывается в протоколе.

Судей на дистанции ставят в случае необходимости особого контроля за выполнением условий соревнования или в местах, где возможны длительные задержки движения не по вине участников (крупные перекрестки дорог и улиц, железнодорожные переезды и др.).

Пункты заправки ГСМ должны иметь удобный подъезд и обеспечивать одновременную заправку нескольких автомобилей без задержки участников соревнований.

Закрытый парк (см. рис.) устраивают на месте старта-финиша соревнований. Он представляет собой огражденный участок территории, на котором под наблюдением судейской коллегии находятся автомобили участников после осмотра их технической комиссией до момента старта или другого времени, установленного положением о соревнованиях. Вход участников в закрытый парк, пребывание и поведение в нем регламентируются положением и основными условиями. За нарушение указанных в них правил участники штрафуются по специальной шкале пенализации.

Главный хронометрист должен убедиться в точности хода часов на пункте КВ и до старта первого автомобиля доложить главному судье о готовности службы времени к соревнованиям.

Председатель технической комиссии и судьи — технические контролеры (4 и более человек в зависимости от числа участников) проверяют исправность автомобилей и соответствие их требованиям положения и основным условиям; помо-

ОСОБЕННОСТИ РАБОТЫ СУДЕЙСКОЙ КОЛЛЕГИИ

Особенно ответственной в автомобильных соревнованиях на регулярность движения является работа секретариата судейской коллегии. Для главного секретаря и секретарей (4—5 человек) необходимо выделить отдельное помещение, запретить доступ в него лицам, не связанным непосредственно с их работой.

До начала соревнований секретариат должен в первую очередь подготовить графики движения и путевые документы участников, материалы для работы технической комиссии и, наконец, протоколы остальных судей.

Накануне соревнований секретариат выдает участникам карты неисправностей и документы технической комиссии, а после сообщения последней о постановке допущенного в ралли автомобиля в закрытый парк — путевые документы.

По мере окончания дорожных соревнований секретариат на основании контрольной карты, вкладыша и карты неисправностей подсчитывает сумму штрафных очков и определяет место, занятое тем или иным участником. Результаты подсчетов заносятся в сводный протокол, который впоследствии сверяется с протоколами пунктов КВ и КП, а также судей на дистанции.

Начальник дистанции и его помощники обязаны лично или с помощью опытных спортсменов определить средние скорости движения на каждом участке трассы и своевременно сообщить эти данные главной судейской коллегии для соответствующих расчетов и составления графика, выполняемых секретариатом.

Главный хронометрист должен убедиться в точности хода часов на пункте КВ и до старта первого автомобиля доложить главному судье о готовности службы времени к соревнованиям.

Председатель технической комиссии и судьи — технические контролеры (4 и более человек в зависимости от числа участников) проверяют исправность автомобилей и соответствие их требованиям положения и основным условиям; помо-

бируют узлы и агрегаты, не подлежащие разборке, и маркируют детали, которые нельзя заменять в ходе соревнований; контролируют соблюдение участниками правил поведения в закрытом парке. По окончании основных дорожных соревнований они определяют техническое состояние каждого автомобиля, его узлов и агрегатов, а также целостность ранее установленных пломб и клеймения. Обязательно должен быть составлен технический отчет о соревнованиях с указанием имевших место поломок и неисправностей.

Судьи на пунктах КВ и КП обязаны обеспечить своевременную подготовку пунктов к работе, заносить в контрольные карты участников и в протокол данные о времени их прибытия, наблюдать за выполнением правил соревнований.

ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЯМ И ИХ ПОДГОТОВКА

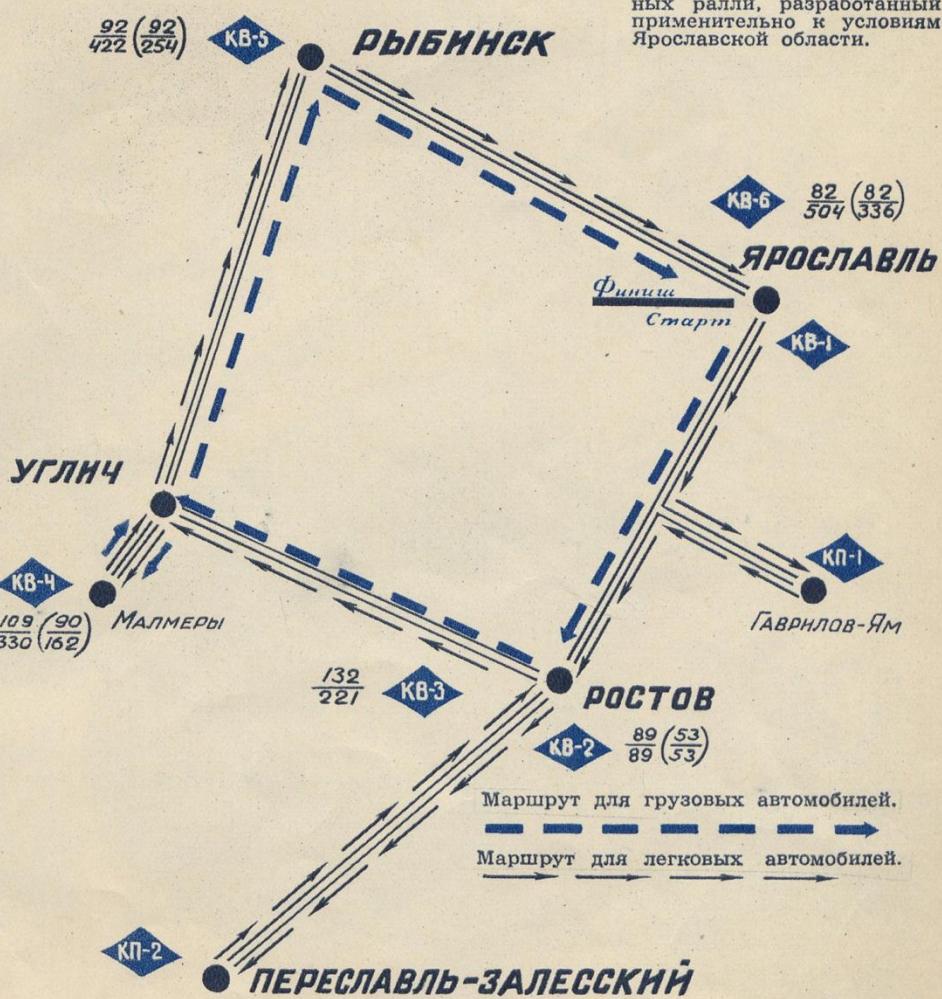
К участию в ралли допускаются серийные автомобили отечественного производства. Отступления от заводского стандарта, как правило, не должны иметь места. Обычно разрешается устанавливать приспособления для обмывания водой ветрового стекла, масляный радиатор, дополнительный звуковой сигнал и указатели поворота. Все эти изменения обязательно должны быть оговорены в положении. В остальном требования к автомобилям сводятся к исправности узлов и агрегатов, гарантирующих безопасность движения, и к опрятному внешнему виду машин.

Одной из главных особенностей соревнований на регулярность движения является запрещение разборки и тем более замены таких деталей, как, например, карбюратор, прерыватель-распределитель, топливный насос, катушка зажигания, генератор. Количество запасных покрышек и камершин оговаривается в положении, и участник имеет право воспользоваться ими только при условии предъявления их в момент осмотра технической комиссии. Это же правило распространяется на инструмент и запасные части.

Все это обязывает спортсмена самым тщательным образом проверить и отрегулировать перед соревнованием свой автомобиль, обратить особое внимание на системы питания и электрооборудования, пуск и работу двигателя. Целесообразно принять меры к устранению отдельных «слабых» мест в конструкции того или иного автомобиля и к защите электрооборудования от влаги.

Подготовка к ралли и требования, предъявляемые к участникам, гораздо сложнее, чем это может показаться на первый взгляд. Исчерпывающе изложит их в журнальной статье не представляемся возможным, да мы и не ставили перед собой такой цели. Эти вопросы подробно освещены во временном типовом положении, которое рассыпается ЦК ДОСААФ на места.

Вариант трассы однодневных ралли, разработанный применительно к условиям Ярославской области.



АВТОМОТОКЛУБ ДОЛЖЕН БЫТЬ КЛУБОМ

Выполняя решения IV съезда ДОСААФ, первичные организации оборонного Общества активизировали и намного улучшили работу. Повсеместно организуются технические кружки, курсы по подготовке водителей. Тысячи юношей и девушек уже приобрели военные специальности, получили удостоверения шоферов, трактористов, мотористов. В некоторых городах на крупных предприятиях начали работать самостоятельные автомотоклубы. Такие же автомотоклубы открываются и в крупных колхозах. Поэтому большое значение приобретают вопросы, связанные с дальнейшим развитием их работы.

Недавно секретариат Центрального комитета ДОСААФ утвердил положение о самостоятельном спортивном клубе ДОСААФ. Это открывает широкое поле деятельности перед первичными организациями Общества. Вся работа самостоятельных спортивных клубов ДОСААФ строится на инициативе членов Общества. Чем энергичнее они возьмутся за дело, тем содержательнее будет работа клуба, тем успешнее решатся задачи, поставленные перед патриотическим обществом IV съездом ДОСААФ.

Организация новых клубов, естественно, повлечет за собой создание технических курсов, для руководства которыми нужны квалифицированные инструкторы и механики, пособия, учебные автомобили и т. д. И вот тут-то перед активистами ДОСААФ встает много вопросов.

На съезде Общества немало говорили о том, что качество подготовки водителей 3-го класса в системе организаций и автомотоклубов ДОСААФ оставляет желать лучшего. Это и не удивительно. Ведь известно, что в небольших автомотоклубах и тем более в первичных организациях трудно хорошо оборудовать классы, подобрать квалифицированных преподавателей. Но кроме подготовки водителей, у автомотоклубов есть и другие задачи — они должны готовить мотоциклистов, воспитывать спортсменов, объединять туристов,вести пропаганду технических знаний.

Как известно, большинство наших автомотоклубов, в том числе и самостоятельные, видят свою главную задачу лишь в хозрасчетной подготовке водителей, упуская из поля зрения остальные, не менее важные задачи. Мне кажется, что было бы целесообразнее сосредоточить всю подготовку водителей 3-го класса в хозрасчетных автошколах, а в автомотоклубах вести главным образом спортивно-массовую работу, пропаганду технических знаний, подготовку шоферов-любителей и мотоциклистов.

Такая система, на мой взгляд, помогла бы превратить наши клубы и автошколы в большую и действенную силу, способную успешно решать поставленные съездом ДОСААФ задачи. Взять, к примеру, строительство мотодромов.

¹ См. также статью Н. Андрианова в № 1 за 1958 год.

Ясно, что их надо сооружать главным образом методом народной стройки, при широком участии активистов-спортсменов. Но для этого мотоциклистов надо объединить, заинтересовать. Это можно сделать только в том случае, если автомотоклубы будут действительно клубами, а не только учебными центрами. Разделение автомотоклубов и автошкол, с одной стороны, поможет увеличить количество и поднять качество подготовки водителей 3-го класса, с другой — поднимет спортивно-массовую и пропагандистскую работу.

Автомотоклубы, расположенные в республиканских и областных центрах, целиком превратят соответственно в областные автомотоклубы и республиканские. Они смогут быть стабильными центрами, организующими всю деятельность городских, районных, самостоятельных автомотоклубов. При них можно было бы организовать подготовку и переподготовку общественных инструкторов, тренеров и механиков.

Автошколы, расположенные в республиканских центрах, мне кажется, правильным сделать также центрами заочного обучения водителей, чтобы организовать при областных и крупных районных автошколах консультационные пункты. Республиканские автошколы могли бы разрабатывать методические пособия для всех автошкол республики, обобщать опыт их работы.

Несколько слов о финансировании и снабжении самостоятельных клубов. Как известно, источниками их финансирования являются членские взносы, отчисления из средств комитета ДОСААФ, помощь общественных организаций, дирекции предприятий и доход от хозрасчетных курсов и мастерских. Но даже имея средства, не всегда легко приобрести необходимые мотоциклы. Чтобы сделать мотоспорт массовым, надо привлекать к занятию спортом мотолюбителей на собственных мотоциклах. Для этого автомотоклуб должен иметь возможность помочь им в ремонте и подготовке машин к соревнованиям. Во многих автомотоклубах открываются хозрасчетные мастерские по обслуживанию автолюбителей, но большинство из них не имеет достаточно оборудования и запасных частей. На мой взгляд, необходимо наладить централизованное снабжение автомотоклубов запасными частями для автомобилей и мотоциклов частных владельцев. Причем, самостоятельный клуб все должно отпускаться по льготным ценам, за счет доходов от деятельности хозрасчетных предприятий областных комитетов ДОСААФ.

Мне кажется, что вопросы, связанные с деятельностью наших автомотоклубов, требуют широкого и всестороннего обсуждения. Дело это имеет большое будущее, от правильной организации его зависит успех работы.

Инж. Н. КАЗАНСКИЙ.

Киев.

Заметки участника

По дорогам

В отличие от прошлогодних соревнований в первенстве СССР 1958 года по ралли были значительно усложнены условия прохождения дистанции, повышен средние скорости движения, особенно ночью, и введены секретные пункты контроля времени (КВ). Места участников, помимо дорожных соревнований, определились еще по результатам скоростного подъема на перевал в Карпатах и шоссейно-кольцевой гонки в Минске.

В итоге трехдневных состязаний среди команд республик общее первое место заняли спортсмены Украины. По группам автомобилей победили команды Латвии [«Москвич»] и Эстонии [«Победа» и «Волга»]. Переходящий приз для низовых спортивных коллективов был вручен команде НАМИ.

Звание чемпионов СССР по группе автомобилей «Москвич» завоевали А. Дмитриевский и В. Локтионов, по группе автомобилей «Победа» и «Волга» — Н. Климанов и А. Тишин. По группе ЗИМ на первое место вышли Д. Борисов и В. Галкин.

Ниже публикуются заметки участника соревнований, одного из победителей по группе автомобилей «Москвич» — чемпиона СССР 1958 года А. Дмитриевского.

Утром 13 июня участники соревнований точно в назначенное время стартовали на центральной площади г. Минска. Дорога идет на Брест. Вскоре после Барановичей замечаем флаг секретного пункта КВ. Делаем отметку и движемся дальше. Но уже через несколько километров снова встречаемся сначала один, а затем и другой секретные пункты. Наличие трех секретных пунктов КВ на одном участке явилось полной неожиданностью для многих спортсменов и принесло им штрафные очки. Но у нашего экипажа пока все в порядке.

Дорога становится хуже, местами встречаются объезды, и поэтому на хороших участках приходится значительно увеличивать скорость.

Постепенно темнеет. Установленная нами на автомобиле дополнительная вращающаяся фара помогает отчетливо видеть километровые столбы и указатели на обочинах дороги. Это дает возможность лучше выдерживать график.

Проходим перевалы, высота — 841 м над уровнем моря. После спуска по горной дороге въезжаем в Мукачево. Этот город поражает обилием велосипедистов. Приходится двигаться особенно осторожно.

В легенде указано, что в конце участка Мукачево—Лозенщина плохая дорога. Мы сделали вывод, что здесь вряд ли можно ожидать секретных пунктов

Украины и Белоруссии

КВ, и поэтому прошли первую половину пути с повышенной скоростью. Это позволило последние 40 км двигаться медленно. Многие участники соревнований все время шли с постоянной заданной скоростью и из-за плохой дороги в конце участка не уложились в контрольное время.

Перед подъемом на Яблоницкий перевал (931 м) — технический осмотр автомобилей на импровизированной эстакаде. Отсюда через каждые 2 минуты автомобилисты поочередно стартуют на участок скоростного подъема.

Сильный дождь значительно ухудшил условия движения на трассе. Дорога обманчива. Кажется, что она идет по равной местности, между тем автомобиль с трудом движется на II передаче. Последний участок подъема с крутыми поворотами приходится преодолевать на I передаче. Не лучше дорога и на спуске — извилистая, узкая.

Наконец начинается асфальтированное шоссе. Все участники доводят скорость до предельной, чтобы войти в график.

Так как для каждой модели автомобиля судейской коллегией была задана определенная скорость, более быстродействующим автомобилям предстоит пройти дополнительно так называемые «уравнительные» кольца. Поэтому из Станислава автомобили «Москвич-401» следуют прямо на Рогатин, а все другие, в том числе и наш, поворачивают на Д. Борисов и В. Галкин.

Ниже публикуются заметки участника соревнований, одного из победителей по группе автомобилей «Москвич» — чемпиона СССР 1958 года А. Дмитриевского.

Утром 13 июня участники соревнований точно в назначенное время стартовали на центральной площади г. Минска. Дорога идет на Брест. Вскоре после Барановичей замечаем флаг секретного пункта КВ. Делаем отметку и движемся дальше. Но уже через несколько километров снова встречаемся сначала один, а затем и другой секретные пункты. Наличие трех секретных пунктов КВ на одном участке явилось полной неожиданностью для многих спортсменов и принесло им штрафные очки. Но у нашего экипажа пока все в порядке.

Дорога становится хуже, местами встречаются объезды, и поэтому на хороших участках приходится значительно увеличивать скорость.

Постепенно темнеет. Установленная нами на автомобиле дополнительная вращающаяся фара помогает отчетливо видеть километровые столбы и указатели на обочинах дороги. Это дает возможность лучше выдерживать график.

На «уравнительном» кольце — 30 км плохой дороги и затем опять шоссе, где пришлось наверстывать потерянное время. По нашим расчетам, сейчас должен быть контрольный пункт; остается мало времени. Но этот участок оказывается на 5 км длиннее, чем указано на карте. Идут уже последние секунды, когда мы останавливаемся у пункта КВ.

На Рогатине сворачиваем с широкого асфальтированного шоссе на узкую разбитую дорогу. Часто встречаются объезды. Постепенно опоздание увеличивается, а мы не знаем, будет ли хорошая дорога. Почему-то судьи нас заранее не предупредили о таких трудных для движения участках.

Снова начинается асфальт. Теперь нужно скорее уложиться в график. Но участок до пункта КВ оказывается опять длиннее на 3 км. На несколько секунд опаздываем, и нам приходится исполь-

зовать льготное время. Теперь уже на следующем пункте нужно обязательно войти в график. Быстро темнеет. Вторую ночь ехать гораздо труднее: сказывается напряжение после прохождения первой половины дистанции (1500 км). Но за графиком приходится все время следить: на этом участке нам встретятся еще два секретных пункта КВ.

Графики, построенные каждым экипажем накануне старта, хорошо помогают в пути. На них по оси абсцисс отложен путь движения и показания спидометра для каждого участка. А по оси ординат — астрономическое время. На расстояниях ± 5 минут были также проведены линии, соответствующие допустимым отклонениям при установленном режиме.

Обычно мы принимали следующий режим движения. После пункта КВ двигались с повышенной скоростью так, чтобы создать опережение против графика на 3—4 минуты. Затем останавливались на 6—8 минут для технического обслуживания автомобиля. Перед подъездом к следующему пункту времени снова развивали максимальную скорость, чтобы прибыть туда на 4—5 минут раньше, успеть сверить часы и направить автомобиль.

Рано утром въезжаем в Киев. На площади две дороги: широкая асфальтированная через мост направо и узкая бульварная налево. Следуем, конечно, через мост и скоро убеждаемся, что ошиблись. Остается очень мало времени, но мы находим правильную дорогу и подъезжаем к пункту КВ. Часы у судьи спешат на 3 минуты, так что еле успеваем сделать отметку в контрольной карточке.

Киев остается позади, и через некоторое время приближаемся к Чернигову. Узкая дорога идет по насыпи, обсаженной деревьями. Впереди медленно движутся грузовые автомобили и автобусы. Обгон воспрещен.

Последний участок Бобринск—Минск преодолеваем с максимально допустимой скоростью. Ведь в конце участка нужно проехать через Минск и оставить время на подготовку автомобиля к скоростным соревнованиям.

Здесь предстоит пройти два круга — 88 км шоссейно-кольцевой гонки. В каждом заезде участвуют 10—20 автомобилей.

На старте автомобили располагаются елочкой на левой стороне шоссе. Наш автомобиль стоит предпоследним. Могу напарнику В. Локтионову удастся быстро запустить двигатель и сразу же вырваться вперед. Это очень важно, так как шоссе на протяжении нескольких километров посыпано гравием, и у некоторых автомобилей в предыдущих заездах уже были разбиты ветровые стекла.

На кольцевой трассе десятки поворотов, но из них особенно сложных только два. Здесь скорость приходится снижать до 60—70 км/час.

В упорной борьбе наш экипаж завоевал первое место. Средняя скорость на дистанции была равна 103 км/час. У эки-



Скоростной подъем успешно преодолен! На снимке: один из чемпионов ралли 1958 г. в классе автомобилей «Москвич» В. Локтионов на Яблоницком перевале.

Фото автора.

пажа, занявший второе место, она составляла 98 км/час.

Следует отметить, что для многих участников, впервые выступавших в кольцевых соревнованиях, прохождение трассы было сопряжено с большими трудностями. Судейской коллегии следовало быть перед началом ралли организовать тренировку на трассе кольцевой гонки с тем, чтобы участники могли ознакомиться со всеми ее особенностями.

При подведении итогов соревнований не обошлось без курьезов. Мы очень удивились, когда узнали, что по подсчетам секретариата заняли второе место — хотя дорожные соревнования закончили без штрафных очков, преодолели скоростной подъем и прошли кольцевую трассу лучше других экипажей. Судейская коллегия быстро обнаружила ошибку. Но сведения, переданные в газету «Советский спорт», остались неисправляемыми.

Итак, первенство СССР 1958 года по многодневным соревнованиям на регулярность движения разыграно. Но спортивный сезон еще не окончен. Впереди выступление на Всесоюзной спартакиаде комсомольцев и молодежи, в программу которой входят и ралли. Несомненно, что здесь борьба за победу будет не менее упорной.

А. ДМИТРИЕВСКИЙ,
чемпион СССР по ралли 1958 года.

ЧИТАТЕЛИ предлагают

ВОЗ И НЫНЕ ТАМ

Ежемесячно растет число владельцев мотороллеров «Вятка-150»

Однако до сих пор еще не открыто ни одной гарантийной мастерской для новых машин, а в продаже нет запасных частей. Это приводит к тому, что эксплуатация мотороллеров, имеющих незначительные дефекты, ограничивается, а при больших неисправностях и вообще невозможна.

Завод-изготовитель давно обещал организовать гарантийные мастерские, но...
воз и ныне там.

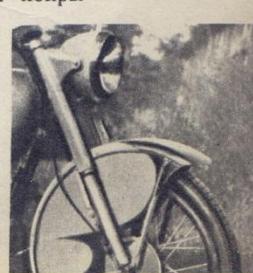
Н. КРУТИКОВ.

ГЛУБОКИЕ ЩИТКИ ДЛЯ КОЛЕС

Стандартные щитки мотоциклов при движении по дорогам с твердым покрытием плохо предохраняют водителей от брызг. Я сделал глубокие щитки, как показано на фотографии. Они хорошо зарекомендовали себя.

А. КИРСАНОВ.

Кратово,
Московская обл.



Первый зимний

Опыт проведения ралли в зимних условиях

Долгое время считалось, что ралли, как, впрочем, и другие автомобильные соревнования, не могут проводиться в зимние месяцы. Дороги зимой либо скользкие, что создает угрозу безопасности движения, либо покрыты снежными переметами, что делает дистанцию непроходимой без посторонней помощи. На основе действующих правил соревнований отрицалась и целесообразность подобных соревнований с командным зачетом и взаимопомощью между членами одного спортивного коллектива.

Поэтому естественно, что организаторы соревнования, его участники и судьи с большим волнением готовились к проведению первых в Советском Союзе трехдневных круглосуточных ралли в зимних условиях с командным зачетом. По сравнению с ралли, проводившимися в летнее время, от участников этих состязаний требовалось соблюдение не только регулярности движения (т. е. точного прихода на пункты КВ), но и его равномерности (при опозданиях не разреша-

лось входить в основное расписание путем превышения заданной средней скорости). Это условие служило юридической основой соблюдения скоростного режима (средняя скорость 55 км/час), обеспечивающего безопасность движения по дорогам, не закрытым для обычных транспортных нужд.

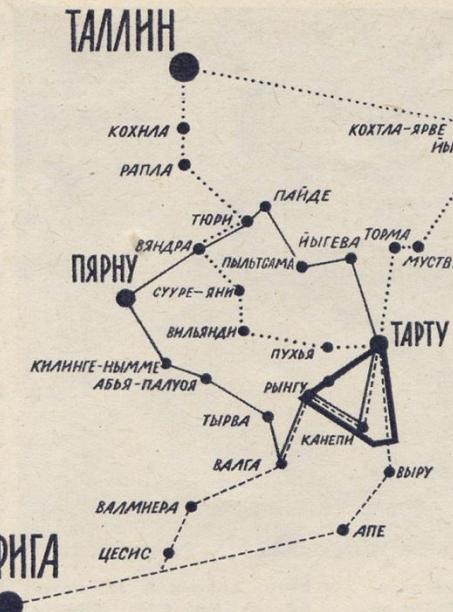
Дистанция ралли протяженностью 1860 км состояла из четырех участков, в основном имеющих форму колец. Каждый участок проходил через г. Тарту (Эстонская ССР), где находился штаб и основная база соревнований. Расположение участков-колец, показанное на схеме дистанции ралли, напоминает расположение лепестков полевой ромашки.

В ралли стартовало 8 команд. К началу соревнования наступили теплые дни и магистральные дороги очистились от снега. При таком состоянии дорог участники предвкушали легкую прогулку по асфальту, так как в этих условиях не составляло никакого труда выдержать заданную среднюю скорость 55 км/час. Такой именно приятной прогулкой и оказалось движение от Тарту до Риги в первый день соревнований.

Но погода в Прибалтике переменилась и коварна. Уже к вечеру первого дня на обратном пути к Тарту участники были застигнуты сильным ветром и снежной «крупой», заплевавшей ветровое стекло и существенно изменявшей состояние дороги. Не сумев правильно оценить состояние пути, команда Ленинграда допустила ряд нарушений и вынуждена была выйти из соревнования.

В последующие два дня температура воздуха резко изменилась, отдельные участки дорог покрывались коркой льда, поперек проезжей части наметались снежные валы. Легкая прогулка кончилась. На трассе ралли развернулась напряженная работа по обеспечению выполнения расписания марша. Водились в строй цепи противоскольжения, нашел применение шансцевый инструмент, буксируемые приспособления.

14



Первый участок («Рижское кольцо») —
Второй участок («Таллинское кольцо») —
Третий участок («Пярнуское кольцо») —
Четвертый участок («Тартуское кольцо») —

В этих-то условиях и подтвердилась правильность выбора характера соревнования как спортивной борьбы команд. Стало очевидным и бесспорным, что при личном зачете индивидуально движущиеся экипажи не смогли бы преодолеть препятствий, создаваемых зимними условиями, и без посторонней помощи вырваться из снежного плена придорожной полосы.

В командах была заранее продумана система зрительной связи между автомобилями посредством световых сигналов; применялось одновременное и раздельное включение габаритных фонарей, указателей поворотов и фар, использовались карманные фонари и автомобильные переносные лампы.

В ходе дорожных соревнований и по окончании их было проведено пять дополнительных скоростных состязаний.

Три состязания по фигуруному вождению были проведены в Риге, Таллине и Тарту. Нормативные фигуры в Риге располагались на чистой асфальтированной поверхности, а Таллине — на площади, покрытой уплотненным снегом. В этих соревнованиях на некоторых автомобилях применялись цепи противоскольжения, не давшие, однако, сколько-нибудь заметных преимуществ перед автомобилями, соревновавшимися без цепей.

Наибольший интерес представило состязание по фигуруному вождению, организованное в г. Тарту на катке с гладкой ледяной поверхностью, где применение цепей и каких-либо других средств повышения коэффициента сцепления не допускалось. Зрители живо реагировали на каждый удачный и неудачный маневр. А неудач было немало, в особенности на «восьмерке» и «кругах», в привычные большие радиусы которых (9 м) автомобили никак не вписывались после самого незначительного проскальзывания колес.

Для выполнения упражнений участники должны были передвигаться на катке по извилистым путям и маневрировать. На площадку старта заезжали одновременно все автомобили команды, удалявшиеся с территории катка по мере выполнения упражнений. Новым в комплексе упражнений было то, что дважды преодолевалась колея и перевозилась эстафета: первый раз колея была под левыми колесами, и эстафету перевозил участник-водитель, второй раз надо было проехать по колее правыми колесами, а эстафету перевезти участнику-пассажиру.

В ходе соревнований был проведен также скоростной подъем на крутой холм по пешеходной тропе с последующим движением по извилистым дорожкам парка и спуском к месту финиша, совпадавшему с местом старта. На спуске второй член экипажа должен был перевезти эстафету, а водитель — остановить автомобиль между двумя линиями финиша, отстоявшими одна от другой на расстоянии 500 мм. Эти два упражнения были включены в программу состязания, чтобы избежать при спуске высоких скоростей, особенно опасных вследствие большого скопления зрителей. Старт перед подъемом давался групповой — одновременно всей команде при построении автомобилей в колонну; зачетное время — общее для всей команды — определялось по моменту остановки на линии финиша последнего автомобиля команды.

В соревновании на холме разрешалось применять любые средства повышения проходимости и оказывать взаимно помощь членам команды. Однако надевать цепи разрешалось только после подачи сигнала старта, т. е. за счет зачетного времени движения по трассе. При таких условиях большинство команд решило не применять цепей. Подъем был преодолен всеми успешно.

Новый и очень интересный как с технической стороны, так и для зрителей явилось состязание на быстроту преодоления снежной целины. Вдоль заснеженного футбольного поля стадиона — от одной лицевой линии до другой — флагами было размечено несколько полос, по числу участвовавших команд. Глубина снежного покрова составляла около 400 мм; в толще снега были слежавшиеся и заледеневшие слои. Старт давался общий для всех команд; временем финиша каждой команды считался момент выезда последнего автомобиля команды за лицевую линию поля.

Как и в состязании на холме, на заснеженном поле разрешалось пользоваться любыми средствами повышения проходимости и оказывать помощь в пределах команды, но применять имеющиеся приспособления разрешалось также только после сигнала старта. Контрольное время было 25 минут.

Все стартовавшие команды применяли цепи на головных автомобилях, которые с разгона врезались в снежную целину, затем с помощью свободных участников команды откатывались назад и вновь прокладывали колею. По проложенной таким образом колее продвигались остальные автомобили, подталкиваемые в необходимых случаях свободными членами команд.

Состязания на холме и на заснеженном поле являлись как бы перенесенными в городские условия моментах самих дорожных соревнований и были для зрителей своеобразным свидетельством того, какие трудности пришлось преодолевать участникам зимних ралли.

Итак, первые зимние командные ралли проведены. И хотя были отдельные неполадки, спортивно-технические результаты не радуют высокими показателями, а в судействе имели место различные шероховатости, этот интересный опыт следует считать удачным и заслуживающим широкого распространения.

Автомобильные ралли перестали быть сезонным видом спорта.

Г. СОЛОВЬЕВ,
главный судья соревнований.

На старте соревнований в Таллине.

ФОТО А. ДМИТРИЕВСКОГО.



ЛЕНИНГРАДСКОЙ МОТОСЕКЦИИ — 10 ЛЕТ

В этот вечер в Ленинградском доме обороны ДОСААФ царило праздничное оживление. Многочисленный актив, собравшийся в большом зале Дома, торжественно отмечал десятилетие мотоциклетной секции городского автомотоклуба ДОСААФ.

С интересным сообщением о работе секции выступил старший тренер Л. С. Сандлер.

— Десять лет тому назад, — говорил он, — в Ленинграде, впервые на межведомственных соревнованиях, приняли участие спортсмены в шлемах с эмблемой ДОСААФ. Тогда это были никому не известные юноши и девушки, делавшие свои первые шаги в мотоспорте. Теперь многие из них уже широко известны, как опытные гонщики страны. Знают их и за рубежом. Ленинградские досаффовцы успешно выступали в составе команд Советского Союза на международных соревнованиях в Польше, Румынии, Венгрии, Чехословакии, Франции, Западной Германии.

За это время более десяти членов мотосекции (А. Дежинов, С. Кадушкин, В. Федоров, В. Буфетов, Г. Иванова, В. Волчек и др.) стали мастерами спорта СССР. Много спортсменов получило спортивные разряды.

В 1958 году гонщики клуба завоевали командное первенство Ленинграда в межведомственных соревнованиях на ле-



дяной дорожке и в кроссе, выиграли шоссейно-кольцевую гонку на приз областной газеты «Смена». Команда одержала победу и на всесоюзных мотосоревнованиях, организованных в честь 40-летия ВЛКСМ.

Многое сделали члены секции и для технического прогресса мотоспорта. Под руководством инженер-механика Е. Гусева они изготавливали и применяли обтекатели на мотоциклах для шоссейно-кольцевых гонок, а также маятниковую подвеску заднего колеса мотоцикла М-72. Спортсмены внедрили у себя ряд других ценных новшеств.

Члены мотосекции успешно сочетают занятия спортом с учебой и трудом на производстве. Мотоспортсмены Г. Кисилева, Д. Петров, А. Дежинов, С. Кадушкин, Э. Войчук, И. Несторов закончили высшие и средние учебные заведения.

Юбияров тепло приветствовал один из старейших мотогонщиков страны замеченный мастер спорта СССР П. Воротилкин. Член президиума ЦК ДОСААФ СССР, председатель Ленинградского городского комитета Н. Тимофеев вручил активистам секции грамоты, знаки «За активную работу», ценные подарки и пожелал им новых успехов в развитии спорта.

Г. КРИВИЧ.

НЕСКОЛЬКО ЗАМЕЧАНИЙ ТРЕНЕРА

Первые автомобильные зимние ралли имели три основные особенности: соревнования были командные; трасса охватывала весьма разветвленную сеть дорог Прибалтики, что требовало умения быстро ориентироваться по карте; дистанция проходила по заснеженным и обледенелым дорогам, часто в трудных метеорологических условиях, при высоких заданных скоростях движения.

Одним из основных элементов ралли является умение ориентироваться, вести автомобиль по карте или схеме и выдерживать заданный режим движения, соблюдая при этом правила движения по открытым дорогам. В нынешних соревнованиях эту работу выполняли фактически 1 или 2 члена каждой команды. Задачей остальных участников было двигаться за головной машиной и выдерживать заданный режим движения.

Повышенную нагрузку несли водители головного и замыкающего автомобилей. Движение по сильно пересеченной местности, в темноте, при гололедице или во время снегопада со скоростью, времена-ми доходящей до 80—90 км/час, требовало от водителя головной машины постоянного напряжения и высокого мастерства.

Не менее трудно было ехать и на замыкающем автомобиле, в обязанности экипажа которого входило оказание помощи товарищам по команде; даже при небольшой задержке приходилось затем идти с повышенной скоростью. На замыкающем автомобиле, кроме двух

водителей, ехал и руководитель команды. Заданные скорости при движении по расчищенным и хорошо спрофилированным дорогам Прибалтики вполне выполнялись, однако выдерживать эти скорости при движении в темноте и особенно во время метели было трудно и связано с риском; это особенно касается участка от Тарту до Иыхвы. Большинству команд такой темп движения оказался не под силу.

В основных условиях соревнований была разрешена установка дополнительных фар, что могло значительно облегчить условия движения в темноте, особенно во время метели. Однако организаторы соревнований не смогли получить разрешения на движение по дорогам Эстонии с дополнительными фарами, и их пришлось снять.

Программа соревнований в дальнейшем необходимо учсть, что пункты контроля не следует располагать в центре города или на выезде из него; это заставляет участников спортсменов иногда вести машины по городским улицам с повышенной скоростью. Лучше располагать эти пункты при въезде в город или в населенный пункт, а в крупных городах делать входные и выходные пункты КВ и нейтрализовать время движения по городу. Расположение пункта при въезде в населенный пункт одновременно позволит строго проверить правильность движения участников по заданному маршруту.

А. ДМИТРИЕВСКИЙ,
тренер команды г. Москвы.

15

ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

I место — команда Москвы — 41 очко.

II место — команда Риги — 117 очков.

III место — команда Таллина — 118 очков.

За рулем

6

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ВОССОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРАСНОГО
ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО

июнь 1959 г. Год издания 17-й



В этом номере:

ШИНЫ СЕМИЛЕТКИ

ВОДИТЕЛИ
КУРСКОГО РАЗРЕЗА

НЕ ЗАБЫВАЙТЕ
О МЕТОДИКЕ

РАЛЛИ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

ЗИЛ-159

ПЛАНЫ МОТОСЕКЦИИ
ЦАМК

У ТУЛЬСКИХ
ВОДНОМОТОРИКОВ

АВТОМОБИЛЬ
III ФОРМУЛЫ

СТРОЙТЕ
ГАРЕВЫЕ ДОРОЖКИ

РУЛЬ «МОСКВИЧА-407»

ДАЧА НА КРЮКЕ

На первой странице
обложки: Чемпион СССР 1958
года в классе мотолодок до
250 см³ мастер спорта Б. Марин.
Фото Н. Боброва

На четвертой странице
обложки: Ночью на шоссе.
Фотоэтюд Е. Тиханова.



На строительстве Михайловского железорудного комбината. Вскрышные работы в карьере [см. стр. 4].

Фото Н. Боброва.



17 мая в Центральном парке культуры и отдыха им. М. Горького состоялся финиш многодневного спортивно-туристского пробега по маршруту Москва — Севастополь — Москва [см. стр. 9—11].

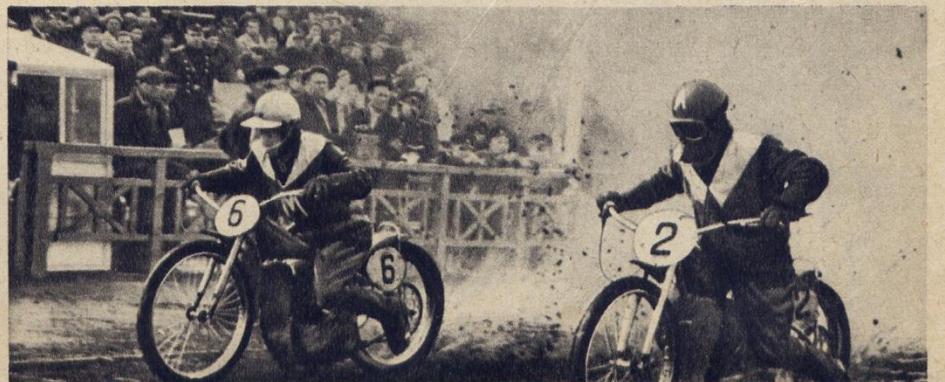
Фото Ю. Клеманова.

В конце апреля на Центральном стадионе Одессы были проведены соревнования сильнейших мотогонщиков по гаревой дорожке. Разыгрывались призы открытия сезона и Центрального автомотоклуба.

В финальных заездах победили Б. Самородов (24 апреля), Н. Чернов (25 апреля), А. Дежинов (28 апреля) и В. Кузнецов (29 апреля).

На снимке: стартуют А. Дежинов [№ 2] и В. Кузнецов [№ 6].

Фото И. Новицкого.



УДОСТОВЕРЕНИЯ ГАИ

няли участие 55 инструкторов из 19 районов области.

На семинаре с докладом о подготовке водительских кадров в свете решений IV съезда ДОСААФ выступил председатель Московского областного комитета оборонного Общества. Одно из занятий с инструкторами провел начальник квалификационной комиссии Московской областной госавтоинспекции. Он проанализировал работу первичных организаций ДОСААФ и рассказал о наиболее распространенных ошибках, встречающихся в обучении курсантов. Состоялись также занятия по методике преподавания вождения, правил движения и др.

Участники семинара в ходе обмена мнениями подвергли критике систему снабжения первичных организаций, где есть курсы по подготовке шоферов, необходимыми наглядными пособиями и оборудованием. Так, в соответствии с утвержденным перечнем предлагается иметь разрезные двигатели ГАЗ-51А, М-21 и ЗИЛ-164. А первичные организации нигде не могут их приобрести. Между тем отсутствие этих наглядных пособий часто служит препятствием для открытия курсов шоферов.

Плохо также обстоит дело с кинокурсы «Автомобиль». Этого учебного пособия нет в конторах Главкинопроката, а отдельные разрозненные части уже пришли в негодность и устарели по содержанию.

После окончания семинара большинство инструкторов сдало экзамены и получило удостоверения на право преподавания. Быстро решение вопросов, поставленных инструкторами и преподавателями, хорошо организованная методическая работа помогут еще выше поднять качество обучения водителей, выполнить решения IV съезда ДОСААФ.

Ю. СКУДИН,
инструктор Московского
областного комитета ДОСААФ.

В РАБОТЕ

обсуждением, организует методические совещания, помогает в подборе преподавателей для первичных организаций.

Все члены секции подготовились к сдаче экзаменов в ГАИ для получения удостоверения на право преподавания правил уличного движения и практического вождения. Перед экзаменами были организованы недельные сборы, на которых выступали с лекциями лучшие мастера города (доценты, профессора ВУЗов). Большую помощь в проведении сборов оказали работники квалификационной комиссии ГАИ г. Ростова т. Войкова, Иванов и Почкиев.

Проделанная секцией работа дала положительные результаты. Улучшилось качество подготовки водителей. Теперь при сдаче экзаменов в ГАИ почти нет отсева, повысился общий балл успеваемости курсантов.

В. КРЫЛОВ,
член бюро технической секции
горкома ДОСААФ.
Ростов-на-Дону.

2. «За рулем» № 6.

РАЛЛИ



СЕВАСТОПОЛЬ

3000 КИЛОМЕТРОВ ЗА РУЛЕМ СОБСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ. ★ ЧЕТЫРЕ РАЛЛИ ПО 500. ★ УДАЧНОЕ СОЧЕТАНИЕ ТУРИЗМА И СПОРТА. ★ СВЫШЕ 40 НОВЫХ РАЗРЯДНИКОВ. ★ ПОЧЕМУ НЕ СПАЛОСЬ ЛИДЕРАМ!

От нашего специального корреспондента

Новенькая, поблескивающая лаком «Волга», совершенные обтекаемые формы которой как бы особо подчеркивают присущую ей динамичность и быстроходность, медленно движется по глади асфальтового шоссе. Впереди — никаких препятствий, дорога — ровная и прямая, как стрела. Между тем автомобиль, украшенный спортивным вымпелом и эмблемой Московского автомотоклуба, едет все тише и тише; его начинают обгонять грузовики, и вот уже какой-то резвый велосипедист неумолимо вырастает в рамке заднего стекла.

Что происходит? Обнаружились неполадки в двигателе либо какая другая техническая неисправность? Или это — соревнование на медлительность, нечто вроде «автомобильных поддавков»?

Нет, перед нами — ралли, участник которого совершает в данном случае типичную для начинающего спортсмена ошибку. Вместо того, чтобы остановиться и использовать образовавшийся резерв времени на осмотр машины, заправку топливом, кратковременный отрыв и пр., он плеется с минимальной скоростью, надеясь таким образом войти в график до того, как встретится секретный пункт контроля времени.

Да, бесспорно: соревнование, о котором идет речь, большого спортивного значения не имело, именем крупных мастеров не блистало. Но, тем не менее, оно явилось, на наш взгляд, одним из важнейших событий в спортивной жизни советских автомобилистов.

Более того: при известных условиях оно может стать заметной вехой на пути развития массовых видов автомобильного спорта.

НАЧАЛО ТРАДИЦИИ

6 мая на Манежной площади в Москве выстроилось свыше 80 автомобилей, на боковых стеклах которых были написаны стартовые номера, а на облицовках радиаторов натянуты красные ленты с надписью: Москва — Севастополь — Москва. Вскоре колонна

9

колесах, за рулем собственной машины. И, разумеется, наиболее излюбленный маршрут — это так называемая «солнечная трасса», ведущая на юг, к морю. Но... кто же из путешествующих по этой трассе не ловил себя вдруг на мысли, что дорога довольна монотонна, а время, когда пересекаешь равнины Орловщины, Приазовья и Крыма, тянет медленно. Для тех, кто совершают этот путь не впервые, поездка становится порой просто скучной.

Ничего подобного не довелось испытывать участникам пробега Москва — Севастополь — Москва. Они были все время заняты интересной и полезной спортивной игрой, соревновались друг с другом, были по-настоящему увлечены ходом соревнований. А в промежутках между соревнованиями они имели возможность изучать и заниматься друг у друга различные способы оборудования автомобилей для дальнего туристического путешествия, обмениваться опытом, отыхать.

Думается, что такая форма спортивно-туристской работы имеет очень большие перспективы. В летний период тысячи членов автомотоклубов едут на своих автомобилях в отпуск — на Кавказ, в Крым, в Молдавию, в Прибалтику, в Закарпатье. Почему бы не использовать это для организации однодневных, двухдневных и даже трехдневных — в зависимости от опыта, квалификации и возможностей участников — соревнований на регулярность движения? Нет сомнения, что желающих участвовать в ралли нашлось бы немало. Во всяком случае массовое ежегодное многодневное соревнование — «ралли Севастополь» может войти в систему, стать традиционным, если столичный автомотоклуб не выпустит из рук ценную инициативу.

А какие широкие возможности открывает новый опыт перед республиканскими, областными и городскими автомотоклубами всего оборонно-патриотического Общества! Сколько местных ралли со спортивно-туристическими целями можно провести в различных краях нашей великой страны!

О том, какую большую роль могут сыграть подобные соревнования в повышении водительского и спортивного мастерства автолюбителей — членов ДОСААФ, свидетельствует небольшой диалог, подслушанный вашим корреспондентом на привале в районе Севастополя.

— Мне осенью в армию призываются, — степенно сообщал водитель «Волги» № 1 своему собеседнику, соседу по колонне. — Вот отец и порекомендовал мне принять участие в ралли на нашей машине. Чтобы прийти в армию хорошим водителем...

Это говорил Александр Каплин, молодой рабочий, токарь 3-го технологического училища г. Москвы. Виктор Александрович Каплин, старший научный сотрудник Института удобрений, тоже участник соревнований, дополнил сына:

— Из-за этого мне всю дорогу пасажиром приходится ехать. Впрочем, ведь я в запасе второй очереди, пождущу до следующего ралли...

В ралли Москва — Севастополь — Москва участвовали люди разных возрастов и профессий. Были среди них и 68-летний пенсионер А. Э. Гриневич, и студенты Игорь Раков и Геннадий Гавриш, инженеры Л. И. Хмелевский и

А. Д. Вепринский, художники В. И. Гапонкин и А. А. Черномордик, школьный учитель Б. Л. Борицанский, токарь 8-го разряда И. И. Фураев, театральный критик С. М. Гринберг, модельщик по дереву Б. А. Трофимов — всех не перечесть. Ехали за рулем, отлично справляясь со своей задачей, и женщины — архитектор В. Н. Колпакова, юрист Л. К. Елисеева, инженер Л. Ф. Островская и другие. Для всех эта поездка явилась большой школой водительского мастерства, спортивной выносливости, туристского опыта.

ПОБЕДИЛИ ЕСТЬ, ПОБЕЖДЕННЫХ НЕТ

Как же проходили соревнования?

На этот вопрос ответить и трудно, и легко. Трудно потому, что речь идет, по существу, о четырех самостоятельных соревнованиях, со всеми перипетиями борьбы и особенностями, присущими каждому из них; легко потому, что условия для всех этапов были равными и каждое последующее соревнование отличалось от предыдущего лишь... существенным и весьма заметным ростом мастерства участников. Достаточно сказать, что общее количество штрафных очков на четвертом этапе Харьков — Ясная Поляна было вдвадцать раз меньше, чем на первом этапе Ясная Поляна — Харьков!

Первое ралли в группе автомобилей «Москвич» с нижнеклапанными двигателями уверенно выиграл инженер Мостроекта А. Д. Вепринский (стартовый номер 37). Он прошел дистанцию без единого штрафного очка, а на фигурум вождению в Белгороде мастерски выполнил все упражнения. Пройдя и второй этап (Ново-Московск — Севастополь) без штрафных очков, Вепринский стал наиболее вероятным победителем в общем зачете, но он, к сожалению, не закончил соревнования в связи со случайным обстоятельством — болезнью одного из членов его «семейного» экипажа.

Тогда борьба за первенство разгорелась между победителем второго ралли рижанином Г. Мошинским (№ 44) и москвичкой Л. Елисеевой (№ 39), которая хотя ни разу и не получала лидерского вымпела, но на всех этапах занимала высокие места.

Впрочем, дело здесь не в высоких местах, а в минимальном количестве штрафных очков, полученных за нарушение регулярности хода, так как в общем зачете учитывались только показатели ралли, но отнюдь не фигурум вождения; результаты последнего были важны только для выявления победителей отдельных этапов. На наш взгляд, такой принцип несколько смягчил борьбу за общее первенство, но все же она была достаточно интересной.

Более опытному Г. Мошинскому в этой борьбе не хватило, мы бы сказали, не мастерства, а настоящей спортивной выдержки. Внося порой в соревнование нездоровьем, он в результате был вынужден довольствоваться вторым местом, после Л. Елисеевой, ровно прошедшей все соревнования. Третьим в общем зачете был В. Столбовский.

Несколько иначе протекала борьба в группе автомобилей с верхнеклапанными двигателями («Москвич-407», «Вол-

га»). Здесь первый этап выиграл, шедший на «Волге» № 4, С. Гринберг, а гораздо более опытный Б. Борицанский, участник целого ряда ралли последних лет и победитель первенства Москвы 1959 года по фигуруму вождению, остался вторым. Естественно было его стремление поправить дела на следующем этапе, но... излишняя нервозность не щадит даже и чемпионов. Быстрее всех закончив упражнения по фигуруму вождению в Симферополе (за 1.40), Борицанский умудрился «подцепить» здесь с той же быстротой и 40 штрафных очков (для общего зачета это, правда, не играло роли, так как ралли было проиграно «на нулях»). Лишь на 3 сеунды худшее время показал В. Егоров (1.43), но он тоже задел один флагок при движении задним ходом и получил за это 10 штрафных очков, что отодвинуло его на второе место по итогам этапа. Первое же место неожиданно завоевал студент Г. Гавриш, прошедший всю дистанцию Ново-Московск — Севастополь без единого штрафного очка и с прекрасным временем (2.15), выполнивший все упражнения по фигуруму вождению.

Поскольку С. Гринберг приехал на 4 минуты раньше срока на секретный пункт КВ и, заняв, таким образом, девятое место, временно выбыл из группы лидеров, задача Борицанского на третьем этапе (Севастополь — Ново-Московск) несколько облегчилась. Но С. Гринберг вновь очень хорошо прошел ралли (Севастополь — Ново-Московск), оставив после себя Г. Гавриша и самого Б. Борицанского. Это заставило чемпиона насторожиться и на четвертом этапе мобилизовать все свое мастерство. Выйдя победителем четвертого ралли, Б. Борицанский занял общее первое место. Второе место в общем зачете осталось за С. Гринбергом.

И, наконец, в группе автомобилей «Победа» первенство в общем зачете выиграл студент Игорь Раков (№ 71). Любопытно, что для этого ему ни разу не понадобилось побеждать на отдельных этапах. Первое ралли выиграл многоопытный В. Стеценко (№ 65), второе — Л. Хмелевский (№ 64). На третьем этапе первенствовал Н. Фалевич (№ 62). Четвертый этап вновь выиграл Хмелевский. Но при подсчете очков, однако, оказалось, что последний опоздал на один из секретных пунктов КВ более чем на 5 минут. А участник многих «настоящих» ралли — В. Стеценко тоже на последнем этапе получил 1 штрафное очко. В результате он остался в общем зачете вторым, а Фалевич — третьим.

Может возникнуть вопрос, а что же делали в это время остальные участники? Не скучали ли они, пока шла борьба лидеров?

О, нет, никто не скучал. Во-первых, характерной особенностью подобных соревнований является то, что никогда не знаешь, на сколько хуже или лучше обстоят дела у других участников, то есть каковы их штрафы. Не всегда известны также и собственные «достижения»: правильно ли вел себя в закрытом парке, не забыл ли выключить на две минуты двигатель на старте, не пересек ли линии желтого флага на КВ раньше срока и т. д. и т. п. Все это выясняется лишь потом, после финиша и обработки судейской коллегией мар-

шрутных карт. Поэтому каждый участник борется за победу буквально до последнего... контрольного времени.

Во-вторых, при довольно большом количестве победителей (по три в каждой группе) в этих соревнованиях не было побежденных. Ну, разве можно считать потерпевшим поражение человека, который проехал, так сказать «играющи», да еще в добре компании, по «солнечной трассе», искупался в Черном море, посетил всемирно известную Севастопольскую панораму, Малахов Курган, военный корабль, городские музеи и раскопки Херсонеса, погулял в Харькове, Ново-Московске, Ясной Поляне и, наконец, вернулся в Москву под аплодисменты многочисленных друзей, собравшихся у линии финиша в ЦПКиО!..

КОМФОРТ НИ К ЧЕМУ, НО...

Итак, первый опыт удался. Победителям вручены призы, всем участникам — памятные дипломы и значки, более чем 40 участникам присвоены спортивные разряды. Можно сказать, что идея соединения автомобильного туризма с автомобильным спортом нашла себе убедительное подтверждение и впервые воплощена в жизнь.

Но это еще не значит, что следует ограничиться только аплодисментами по сему поводу. К сожалению, организация всего пробега и соревнований оставляла желать много лучшего и об этом следует сказать сейчас, чтобы не допустить повторения ошибок в дальнейшем.

Начать с того, что из 82 заявленных к старту автомобилей уже по прибытии в Ясную Поляну отсёлся около двадцати. Руководители пробега теряются в догадках о причинах столь странного явления, а ведь правильнее всего было бы предположить, что люди просто воздержались от первоначального намерения, столкнувшись с первыми трудностями.

И, действительно, в Ясной Поляне ночевка не была обеспечена, ужин и завтрак не заказаны, обещанный участникам автомобиль технической помощи сам потребовал ремонта сразу после выезда из Москвы, а судейский автобус прибыл в Ясную Поляну с опозданием на несколько часов. К тому же и весь путь до Ясной Поляны был проделан в каком-то сонно-замедленном «перестраховочном» темпе; достаточно сказать, что в Серпухове, покрыв 100 км, колонна вступила в 16.55, то есть почти через три часа после выезда с Манежной площади столицы.

Немудрено, что такая организация dela отпугнула кое-кого из возможных участников. Мы далеки от мысли оправдывать их поведение: в конце концов, речь идет о мероприятии спортивно-туристского типа и комфорт тут никому не нужен. Но нельзя забывать, что Положение разрешало участникам брать до 4 пассажиров и, следовательно, обязанностью руководителей было обеспечить сносные условия ночлега всем тем, кто не мог разместиться в машинах. Этого не было сделано. Пытаясь оправдать свою нераспорядительность, директор соревнований Я. Фролов усиленно распространял версию, будто гостииницы потребовали уплаты денег за двое суток вперед. Подобное

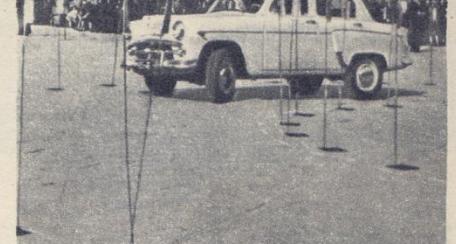
нововведение в практику коммунального хозяйства гг. Харькова, Ново-Московска и Севастополя оказалось, разумеется, существующим лишь в воображении т. Фролова. На яву же была неразбериха и неурядицы с организацией ночлега.

В результате спортсмены, взявшие с собой более одного пассажира, плохо спали, беспокоились о предстоящем устройстве своих близких на ночлег, нервничали. А это в свою очередь скрывалось на спортивных результатах.

Немало было и других недостатков в организации отдыха и досуга участников. Вряд ли следует искать причины этого где-либо за пределами Московской организации ДОСААФ, то есть сваливать вину на Харьковский либо Ново-Московский горкомы нашего Общества. Все дело в том, что сами руководители пробега уделяли показной его стороне гораздо больше внимания, чем черновой организационной работе. Командор С. М. Шевченко — один из инициаторов пробега, много сил и труда вложивший в подготовку этого полезного дела, — почему-то в ходе самого пробега предпочитал появляться на виду лишь в «особо торжественных случаях», когда надо было вручить призы или произнести речь. А его заместитель по политчасти Я. Малкин имел о своих задачах настолько отдаленное представление, что даже не знал нужным познакомиться с личным составом участников: не знал, например, даже их профессий, не говоря уже об интересах, склонностях и т. д. Можно только удивляться, что Московский горком ДОСААФ утвердил в столь ответственной должности такого на редкость безынициативного работника.

Пристрастие к парадности сказалось и в том, как были подведены итоги всего соревнования. В московской печати уже критиковали (и весьма справедливо!) странную практику, когда на финише пробега, в торжественной обстановке и при большом скоплении публики призы, дипломы и награды вручались не победителям и участникам соревнований, а судьям, начальнику дистанции и т. д. Следует сказать, что критика эта так и не возымела действия: награждение судей и «начальства» продолжалось и на собрании в клубе; правда, здесь награждали также и участников, но... значение этого важного акта для пропаганды автомобильного спорта было потеряно. Вместо того, чтобы проанализировать технические и спортивные итоги пробега и соревнований, серьезно и глубоко изучить и обобщить первый опыт проведения столь перспективного и важного для ДОСААФ мероприятия, устроители вечера ограничились раздачей призов и обменом взаимными комплиментами.

Судейская коллегия (главный судья Г. М. Соловьев) работала достаточно четко; впервые судейство ралли осуществлялось на марше, и этот опыт сменно, обязанностью руководителей было обеспечить сносные условия ночлега всем тем, кто не мог разместиться в машинах. Этого не было сделано. Пытаясь оправдать свою нераспорядительность, директор соревнований Я. Фролов усиленно распространял версию, будто гостииницы потребовали уплаты денег за двое суток вперед. Подобное



Студент Гена Гавриш (стартовый № 7) выполняет упражнение по фигуруму вождению.



На контролльном пункте времени иногда приходится потрапливаться...



Тепло встретили моряки Черноморского флота участников соревнований в Севастополе.

увез с собой в другое место начальник дистанции т. Унт.

*

Но все это — досадные недочеты при большой удаче. Удача же состоит в том, что найдена интересная, полезная и перспективная форма спортивно-массовой работы в рамках и возможностях нашего патриотического Общества. Важная задача автомотоклубов — не упустить эту находку, изучить и претворить в жизнь открывшиеся возможности плодотворного объединения туризма и автомобильного спорта.

Ю. КЛЕМАНОВ.



Участники автомобильных ралли за изучением схемы трассы предстоящих соревнований.

Наша автомобильная ралли имеет всего трехлетний «стаж». Между тем быстрый рост популярности уже сделал их полноправным видом советского спорта. Завершением признания явилось недавно принятое решение о награждении призеров первенств СССР большими золотыми, серебряными и бронзовыми медалями.

12—15 июня состоялись всесоюзные соревнования раллистов, в ходе которых наряду со званиями чемпионов СССР впервые разыгрывались и эти почетные трофеи.

В состязаниях приняло участие 158 спортсменов. Центром встречи был небольшой эстонский город Пярну, расположенный на побережье Балтийского моря. 2500-километровая трасса соревнований распадалась на пять связанных между собой колец и проходила по дугам трех прибалтийских республик.

Имея столь непродолжительную историю, наши ралли, разумеется, далеко не совершенны. Поэтому нет ничего удивительного в том, что и это соревнование проходило под знаком поисков лучших, более приемлемых форм.

Новинкой, в частности, было установление общих средних скоростей для автомобилей всех классов. И нужно сказать, что эксперимент удался вполне: соревнования стали значительно проще истройней в организационном отношении.

Ведь что получалось раньше? Стартовавшим сбично первыми «Москвичами» задавалась одна скорость, «Победам» — другая, более высокая, «Волгам» — третья и т. д. В процессе движения на трассе совершились многочисленные обгоны сднх автомобилей другими. При этом колонна сначала скималась, что приводило к образованию «пробок» на пунктах контроля времени и в местах заправки. Затем, когда быстроходные машины выходили вперед, а тихоходные все больше отставали, колонна разрывалась. Чтобы уплотнить ее, судьи были вынуждены назначать так называемые уравнительные кольца. После прохождения их колонна принимала свой первоначальный вид. Так повторялось несколько раз, вызывая в итоге много нежелательных осложнений в работе судейского аппарата.

Опыт ралли в Прибалтике убедительно показал целесообразность установления единых скоростей для всех наиболее распространенных у нас современных автомобилей, ибо средняя скорость движения этих машин больше зависит от дорожных условий, чем от каких-либо других причин.

В эти ралли впервые был включен центральный комплекс дополнительных скоростных соревнований — кроссов, гонок по шоссе, ипподруму и окраинным улицам Пярну, а также состязания по фигуристому вождению. Дистанции назначались небольшие, их преодоление заняло у спортсменов всего около 20 минут. Но эти испытания позволили более полно оценить мастерство того или иного спортсмена и сделали содержательней все соревнование. По общему мнению, в ралли нужно включать такие состязания, смелей разнообразить их по характеру. Проведение же на легковых автомобилях кроссов в лесу не получило одобрения. Спортсмены не против преодоления бродов, песчаных участков, они не хотят лишь, чтобы трассы кроссов проходили по дорогам, изобилующим ухабами, так как зачет «на время» в этих условиях часто приводит к превышению допустимых скоростей и, как следствие, повреждению ходовой части автомобилей.

С мнением участников нельзя не согласиться, особенно учитывая, что в соревнованиях выступают и водители на своих личных автомобилях, располагающие подчас весьма скромными возможностями для последующего ремонта и восстановления машин.

Правда, в первенстве СССР лишь шесть экипажей выступало на автомобилях индивидуального пользования. Однако вряд ли тут виновны непосредственно организаторы самих ралли. Вовлечение в автомобильный спорт этой категории участников должны заниматься все руководящие спортивные органы и организации.

После упорной трехдневной борьбы на дистанции из 79 стартовавших экипажей финишировало 58, причем около половины без штрафных очков. Это объясняется прежде всего тем, что состав участников на этот раз был значительно сильнее, чем раньше. Соревно-

РАЛЛИ

Первенство СССР 1959 года

вания привлекли 16 мастеров спорта и 64 перворазрядника; две трети раллистов являлись профессиональными водителями 1-го и 2-го классов. Чтобы определить победителей, судьям пришлось обратиться к результатам дополнительных соревнований, которые в сложившейся ситуации приобрели чрезвычайно важное значение.

Судьбу медалей решили десятые доли секунд, выигранные на скоростных участках. По группе автомобилей «Москвич» (402, 407, 423) и «Шкода-445» золотые медали завоевали москвичи С. Тенищев и Б. Конев, серебряные — также спортсмены столицы В. Орлов и А. Протасов, бронзовые — рижане А. Швачко и К. Эвертс.

Среди раллистов, выступавших на автомобилях «Победа» и ГАЗ-69, победили таллинцы В. Паасик и У. Аава, второе место заняли армейцы Н. Климов и П. Жуков, третье — экипаж эстонцев в составе В. Сало и Я. Кааш.

Таллинские спортсмены оказались лучшими и в группе автомобилей «Волга» и ГАЗ-12. Звание чемпионов СССР по этой группе получили А. Тыкке и А. Саарм, бронзовых медалей удостоены Г. Хольм и Х. Рюютель, пропустившие на второе место представителей Рижского автомотоклуба ДОСААФ В. Бешанса и Д. Машкевича.

С большим преимуществом победили отлично подготовленные эстонцы и в командном зачете. Второй была команда Латвии, третий — Ленинграда, четвертый — Москвы. Среди коллективов физкультуры и автомотоклубов наилучших результатов добились команды Московского завода малолитражных автомобилей (1-е место), научного автомобильного института (2-е место) и Таллинского авторемонтного завода.

Следует отметить, что команда Украины, двухкратный победитель прошлогодних ралли, приехала в Пярну слабо подготовленной. Но еще тревожнее, что на соревнованиях не было спортсменов от РСФСР и Азербайджана, также успешно выступавших в прошлом году. Команда Азербайджанской ССР была заявлена к участию, усиленно готовилась к выезду, однако на ее отправку почему-то не дали согласия руководители местных автомобильных организаций. А вот от РСФСР, как ни странно, даже не предполагалось посыпать спортсменов в Пярну.

Особо нужно сказать об отношении к развитию автомобильного спорта со стороны республиканского комитета ДОСААФ Литовской ССР. Трассы автомобильных соревнований на регулярность движения уже четвертый раз проходят по территории республики. Только в этих состязаниях зрители еще не видели литовских спортсменов. Энтузиастов автомобильного спорта в Литве не меньше, чем в других республиках. Два из них даже выступали в ралли «Прибалтика»... за московские коллективы. Еще задолго до первенства СССР в Каунасе по своей инициативе возник-

„ПРИБАЛТИКА“

ла была команда автолюбителей, которая горела желания поехать на пяти собственных «Волгах» и «Победах» в Пярну. Рижские спортсмены-раллисты, в частности мастер спорта А. Карамышев, предлагали свою товарищескую помощь в подготовке команды к выступлению. Однако работники автомотоклубов и республиканского комитета не сумели вовремя до достоинства оценить и поддержать инициативу каунасовцев. А насколько она ценна, видно на примере Латвии. Ее республиканская команда, почти полностью укомплектованная ав-

толюбителями, выступавшими на собственных машинах, заняла, как известно, второе призовое место.

Трасса ралли «Прибалтика» — ее достаточно сложный профиль, изобилие поворотов, разнообразное покрытие — пришла по душе спортсменам и судьям. Нужно ожидать, что маршрут таких соревнований и впредь довольно часто будет проходить через Вильнюс — Каунас. Будем надеяться, что с недорогим автомобильного спорта в Литве будет решительно покончено и местные зрители уже в будущем году смогут увидеть среди раллистов своих земляков.

Закончившиеся соревнования были несколько сложней в организационном отношении, чем предыдущие. Это вызвало заметное увеличение численности судейского и обслуживающего персонала. Количество судей и контролеров на дистанции превзошло количество участников самих соревнований. И дело тут не только в «штатных излишествах». Контроль прохождения трассы иногда осуществлялся людьми, не имеющими ни спортивной, ни судейской квалификации, что, естественно, снижало качество судейства.

В связи с этим, на наш взгляд, заслуживают внимания предложения об организации подвижных контрольных пунктов, которые, по существу, должны сопровождать колонну соревнующихся, останавливаясь для работы лишь в заранее установленных местах. При современном развитии транспортных средств и сообщений, а также при



Гонки по улицам Пярну. Эстонские спортсмены Г. Хольм и Х. Рюютель на высокой скорости проходят поворот.



На одном из 42 пунктов контроля времени. Московский раллист С. Маршак предъявляет судьям для отметки свою контрольную карту.



Экипаж московских перворазрядников в составе П. Казьмина и И. Тихомирова, выступавший на автомобиле индивидуального пользования, преодолевает брод.

МОДЕЛИ НАБИРАЮТ СКОРОСТЬ

Вторые соревнования автомоделистов Узбекистана

сгорания 2,5 см³. В своем классе она показала лучший результат — 74,6 км/час.

Клава Стасюк выступала с полумакетом. Ее модель развила скорость 60 км/час. Этот результат принес Клаве почетное звание чемпионки Узбекской ССР.

Второе место в классе моделей до 2,5 см³ занял десятиклассник 21-й са-маркандской школы Юнгир Тен.

В командном зачете республиканское первенство выиграли спортсмены Ташкентской, Бухарской, Андижанской, Самаркандской областей и представитель Ферганы. Они представили технической комиссии 31 модель. Но, к сожалению, не все модели благополучно закончили дистанцию. Сказался недостаточный опыт спортсменов.

Большой интерес у зрителей вызвал

опытный

образец

модели

с реактивным

двигателем.

Сконструировал

ее инструк-

тор

автомодельного

кружка

Бухарского

дома

пионеров

Эркин Алимов.

Модель

прошла

дистанцию

со скоро-

стью

112,5

км/час.

Спортивных успехов в соревновании добились супруги Геннадий и Клавдия Стасюк. Геннадий выступал с гоночной моделью, имеющей двигатель внутреннего

двигателя.

Соревнования показали, что автомодельный спорт завоевывает в республике все более широкое признание. С будущего года предполагается начать регистрацию рекордов Узбекской ССР по автомоделизму.

К. ДМИТРИЕВ.

Ташкент.

РАЛЛИ



Больше внимания соревнованиям индивидуальных владельцев автомобилей.— Есть все возможности сделать ралли массовым видом спорта.— Какой город дальше от Кавказа — Таллин или Орджоникидзе? — Приз журнала «За рулем»— у рентгенотехника В. Н. Соколова

Запыленная машина вынырнула из-за поворота и, не останавливаясь перед желтым флагом, проехала к судейскому столику. Хотя водитель приехал явно без запаса времени, но, выскочив из машины и протягивая судьям маршрутную карту, он не удержался от того, чтобы не поделиться с ними своими впечатлениями:

— Красота-то какая! Еще лучше, чем в ралли «Севастополь»!

Этот эпизод из проведенных в конце июля всесоюзных ралли «Кавказ» очень хорошо подчеркивает ту преемственность, которая, безусловно, имела место между двумя названными соревнованиями. И не только потому, что в пейзажах Кавказа много общего с красотами Крыма, а степные дороги, приводящие от Пятигорска к горным серпантинам Теберды, напоминают заключительные этапы ралли «Севастополь».

Основная и самая важная черта обоих соревнований состоит в том, что они были организованы специально для индивидуальных владельцев машин, автомобилистов-любителей. Автомобилей в нашей стране сотни тысяч; это значит, что соревнования типа ралли лежат на главном направлении развития отечественного автомобильного спорта и требуют пристального внимания со стороны организаций нашего оборонно-патриотического Общества. Необходимо изучать и анализировать опыт проведения таких соревнований, разнообразить их формы, искать пути наибольшего широкого привлечения участников с тем, чтобы превратить ралли в истинно массовый вид спорта.

ШАГ ВПЕРЕД

Во многих отношениях ралли «Кавказ» явились более серьезным спортивным мероприятием, чем ралли «Севастополь». Если в мае речь шла о соревнованиях, проводимых в рамках агитационно-туристского пробега, то участники ралли «Кавказ» приехали в Пятигорск специально из Москвы, Таллина, Риги, Куйбышева, Баку, Киева и Таганрога, уже проделав самостоятельно дальние пробеги, порой по весьма напряженному графику.

Трасса ралли проходила по равнинным и горным автомобильным дорогам Северного и Центрального Кавказа, а программа соревнований предусматривала не только гораздо более жесткий скоростной режим, но и целый ряд трудных скоростных состязаний (гаревая дорожка, подъем на холм, фигурное вождение), которые были на этот раз

не дополнительными, как обычно, а основными, входившими в зачет наравне с дорожными соревнованиями. Да и состав участников значительно отличался по уровню своей спортивной квалификации. Здесь были уже умудренные опытом «севастопольцы», успевшие получить третий и второй спортивные разряды, и некоторые участники первенства страны, в том числе 6 перворазрядников и даже один спортсмен, ранее выполнивший норму мастера спорта.

Характерно, что перворазрядникам отнюдь не пришлось вести борьбу только между собой; с первых же этапов им оказали серьезнейшее сопротивление другие участники; весьма удачно выступили и некоторые безразрядники, сумевшие занять призовые места.

Возможно, что это обстоятельство даст кому-нибудь повод говорить о несовершенстве существующей системы спортивной классификации в автомобильном спорте, либо о чрезесчур либеральном начете очков для присвоения спортивных разрядов. Но, на наш взгляд, это свидетельствует прежде всего о наличии огромных не тронутых еще резервов в автомобильном спорте. Когда рабочий, вырубщик Пятигорской обувной фабрики В. П. Истомин, впервые участвующий в соревнованиях, проходит на своем автомобиле 523-километровую дистанцию с одним штрафным очком и на фигурном вождении показывает третье время дня, когда рентгенотехник Таллинской районной поликлиники безразрядник В. Н. Соколов выигрывает приз журнала «За рулем» за лучшее прохождение горных участков трассы, когда безразрядник шофер пятигорской «скорой помощи» Е. Д. Зюзин два раза подряд занимает второе место в своей группе и побеждает всех в состязаниях по фигурному вождению, — то это заставляет задуматься.

Огромное количество спортивных талантов таится еще в недрах местных автомотоклубов, многие из которых (чего греха таить!) еще ни разу не проводили автомобильных соревнований на регулярность движения!

О СВОЕМ «ДОБРЕ» И ЧУЖДЫХ ВЗГЛЯДАХ

В этой связи хотелось бы сказать несколько слов и о системе привлечения участников к соревнованиям на личных автомобилях. Незачем скрывать: на старте в Пятигорске, особенно в первый день, собралось автомобилей втрое меньше, чем было заявлено. Некоторые скептики решили даже, что сорев-

нования будут отменены якобы ввиду «несостоятельности» самой идеи проведения соревнований на собственных автомобилях.

Ну, еще бы: кто же станет свое добро на игрушки переводить, — рассуждали они, обнаруживая довольно темные глубины собственной психологии. — Это вам не «казенная» машина автомотоклуба или гараж!

Разумеется, подобные взгляды не имеют ничего общего с мнением настоящих любителей автомобильного спорта. Но следует осудить и другую крайность, когда организаторы соревнований полностью игнорируют насыщенные и справедливые запросы спортсменов — владельцев машин. Ведь не секрет, что приобретение нового автомобиля, некоторых агрегатов и запасной резины связано сейчас с трудностями; благодаря тому, что общий рост благосостояния советского народа опережает увеличение выпуска легковых автомобилей, они являются дефицитной продукцией, так же как и некоторые запасные части к ним. Так почему бы не пойти навстречу спортсменам в этом отношении, предоставив им определенные льготы по срокам износа машин, возможностям приобретения дефицитных деталей и резины, поощряя таким образом тех, кто наиболее активно участвует в автомобильном спорте? Разве это было бы несправедливо и явилось бы чем-то вроде нарушения принципов советской торговли?

Почему бы вместо «традиционных» радиол, биноклей, ваз, кубков, наборов ложек и вилок, вручаемых обычно в качестве призов, не поощрять лучших спортсменов равноценными агрегатами, приборами (например, упрощенными «спид-пилотами») и даже... наборами, но не ножей и вилок, а инструментами для регулировки карбюратора и электрооборудования, выпускаемых трестом ГАРО?

Представим себе, что за несколько месяцев до ралли «Кавказ» было бы объявлено, что к этому соревнованию допускаются лишь победители предварительно проведенных местных (областных, краевых) ралли индивидуальных владельцев, которым в порядке поощрения будет предоставлено право на внеочередное приобретение новой резины. Какой простор для проявления местной инициативы открыло бы такое объявление, подкрепленное, конечно, договоренностями с торговой сетью! Впервые, были бы проведены соревнования на местах; во-вторых, выявлены

Внизу (слева направо): Пройдя на большой скорости гаревую дорожку, участник должен с ходу взять свою маршрутную карту (1). С этой минуты начинается собственно ралли — движение на регулярность движения. На трассе

наиболее сильные участники; в-третьих, победителем, получившим новую резину, не устрашила бы дальность расстояния до Пятигорска.

Но некоторые работники из комитетов ДОСААФ не хотят заниматься этим трудоемким делом (ведь фонды надо «выбить», а с торговыми организациями поддерживать постоянный контакт) и пытаются даже подвести под свою бездеятельность «теоретический» базис: дескать, не следует вносить в спорт личную заинтересованность. Такое отношение к делу, несомненно, тормозит развитие автомобильного спорта.

В городе Орджоникидзе, например, по данным, полученным от начальника Госавтоинспекции, насчитывается свыше тысячи владельцев автомобилей. Ни один из них не принял участия в ралли «Кавказ». Более того, когда мы пытались выяснить причины столь странного явления у начальника местного автомотоклуба А. А. Пенкина, то оказалось, что большинство любителей-автомобилистов даже не являются членами клуба. Что же предпринял т. Пенкин, чтобы привлечь к работе клуба такую огромную силу — тысячу советских людей? Практически ничего. Поэтому ему и пришло красноречие перед начальником Бакинского автомотоклуба Исмаилом Зейналовым, эстонскими, латвийскими и куйбышевскими спортсменами, которые прибыли на соревнования из мест примерно в 10 раз более удаленных от Пятигорска, чем Орджоникидзе.

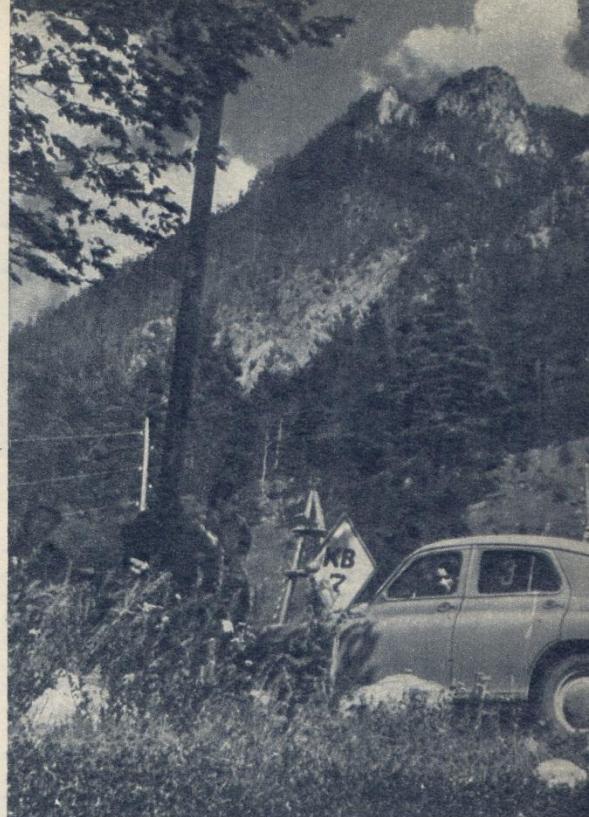
ПЕРИПЕТИИ БОРЬБЫ

Первый день ралли был по заданному маршруту самым легким. Трасса «стенного кольца» проходила по равнинным дорогам, через Суворовскую, Черкесскую, Ольгинское, Невинномысск, Курсавку, Ставрополь и лишь в районе Железнодорожного имела горные участки.

Тем не менее именно в первый день соревнований произошел наибольший отсев участников, причем никому, даже победителям, не удалось закончить дистанцию «на нулях».

В группе автомобилей «Москвич» неожиданно победил третьяразрядник москвич Б. Ф. Васильев, который набрал наименьшее количество штрафных очков за дорожные соревнования (кстати, не только по своей группе, но и среди всех участников) и показал хорошее время скоростного прохождения гаревой дорожки. Успех Васильева был все

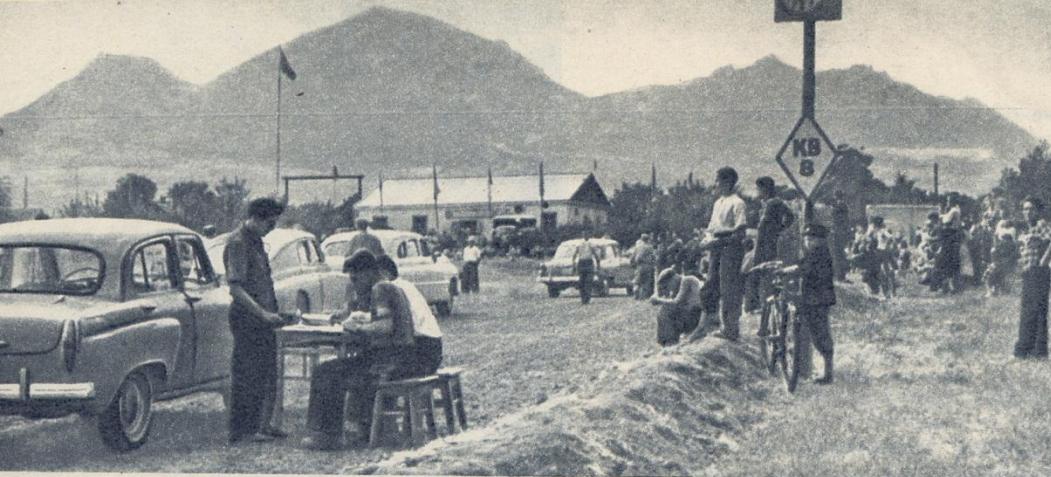
соревнований каждого дня проводится еще одно состязание — скоростной подъем на холм (2). Встречаются на кавказских трассах и такие «дорожные препятствия» (3). Самое неприятное в ралли — сбиться с пути (4).



На пункте КВ в Теберде.



“КАВКАЗ”



Пройдя последний пункт КВ в Пятигорске, участники в заключение выполняют программу упражнений по фигурному вождению.

личество очков и, опередив А. Невзгляда на 2,5 очка, вышел на первое место. В группе автомобилей «Волга» первенствовал (на... автомобиле ЗИМ) Э. Дамбис. В этой группе произошел наибольший отсев участников, причем, к сожалению, не только по причине выхода машин из строя, но и по капризам отдельных, недостаточно дисциплинированных спортсменов. Так, выступавший за команду Москвы В. Туникас, проскочив желтый флаг на КВ, «обиделся» на судей и... сошел с дистанции. Также «отличился» куйбышевский спортсмен Б. Пасхин, который, получив первые же штрафные очки, не счел «целесообразным» продолжать в этот день соревнование.

Очевидно, что в наших автомотоклубах следует уделять большое внимание вопросам спортивной морали. Особенно это касается раллистов — владельцев автомобилей, фактически лишь впервые сейчас приобщаемых к спорту и не знающих еще некоторых, порой элементарных, норм советской спортивной этики.

ПЕРВОРАЗРЯДНИКИ ПОЗАДИ...

Трасса второго дня соревнований — «Карачаевское направление» была уже более трудной, так как включала в себя горную дорогу, ведущую от Черкесска до Теберды. Но, как ни странно, на этой трассе было получено наименьшее количество штрафных очков — более половины участников сумели закончить дорожные соревнования «на нулях». Особенno здесь отличился таллинский спортсмен перворазрядник Я. Каш, занявший первое место в группе автомобилей «Победа» с абсолютно наименьшим (среди участников всех групп) количеством штрафных очков. Вторым в этой группе был Б. Пасхин, а В. Соколов и В. Сало оттеснили победителя первого дня И. Ракова на пятое место.

Смена лидеров произошла и в двух других группах. На автомобиле «Москвич» первенствовал рижанин спортсмен 2-го разряда Р. Кукумс, который по итогам первого дня соревнований занимал второе место. В группе автомобилей «Волга» лучшие результаты показал В. Туникас, на второе место вышел А. Рибовский, выступавший на автомобиле ЗИМ.

Тем более острая борьба разгорелась в третий день ралли, на «Осетинском направлении». Трасса вела через Нальчик, Лескен, Чиколу, Ардан и Алагир на Орджоникидзе, а оттуда через Дарьяльское ущелье к «замку царицы Тамары».

В группе автомобилей «Москвич» для Р. Кукумса гораздо опаснее, чем победитель первого дня Васильев, был пятигорский спортсмен Е. Зюзин, занявший во второй день ралли второе место. И действительно, удачно преодолев гаревую дорожку и подъем на холм, Зюзин в заключительном соревновании по фигурному вождению показал лучшее время дня. Пока не были собраны протоколы от судей с трассы, многочисленные пятигорцы, собравшиеся в последний день на стадионе (где проходили состязания по фигурному вождению), горячо приветствовали своего земляка, как возможного победителя ралли. Но подсчет очков не подтвердил этих предположений. Р. Кукумс сохранил за собой первое место и, следовательно, общее первенство в группе автомобилей «Москвич». На третье место вышел «севастополец» Г. Мошинский из команды Риги, а Б. Васильев оказался лишь четвертым.

В группе автомобилей «Победа» И. Раков решил во чтобы-то ни стало вернуть утраченные позиции и действительно очень хорошо провел дорожные соревнования. Этого было вполне достаточно для победы, несмотря на то, что по скоростным видам состязаний победитель занял... последнее место. Набрав в общей сложности 5,2 штрафных очка, Раков оказался впереди Б. Пасхина и Я. Каша, испортивших свои хорошие результаты пенализацией по дорожным соревнованиям. Еще более это относится к киевлянину А. Невзгляду, который, проявив незаурядное мастерство в скоростном подъеме на холм и в гонках по гаревой дорожке, набрал штрафные очки на секретных пунктах КВ.

В судьбе первого приза по группе автомобилей «Волга» большую роль сыграл элемент случайного. Первое место в третьем ралли здесь выиграл, как и следовало ожидать, сильнейший перворазрядник П. Казьмин, чемпион Москвы по фигурному вождению. Рижский спортсмен-перворазрядник Э. Дамбис оказал ему упорное сопротивление, причем программу фигурного вождения закончил на 20 секунд быстрее, чем московский чемпион. Но оба они участвовали не во всех трех ралли и поэтому из общего зачета были исключены. Такая же постигла перворазрядника бакинца А. Арзуманова, москвичей А. Сергееву, В. Кагана и В. Туникаса, рижанина А. Рибовского, пятигорца В. Истомина и спортсмена из Таганрога Л. Аникеева. Лишь один Зейналов участвовал в соревнованиях три дня подряд

и в результате был объявлен победителем, хотя и занимал довольно скромные места (2-е, 3-е и 5-е).

Мы вовсе не имеем в виду брать под сомнение решение судейской коллегии, но, очевидно, следует подумать об уточнении и совершенствовании системы начета очков по комплексным итогам ралли. Почему бы не использовать, например, довольно распространенную в чемпионатах систему, по которой очки начисляются за первые шесть мест (8, 6, 4, 3, 2, 1) и суммируются по тем этапам, в которых спортсмен принимал участие? В этом случае даже одно удачное выступление может оказаться гораздо более ценным (как в спортивном, так и в моральном отношении), чем три безцветных выступления по «полней» программе.

ПРОВЕСТИ РАЛЛИ «КАВКАЗ» В БУДУЩЕМ ГОДУ!

Общее командное первенство выиграли эстонцы. Впрочем, этот исход был ясен уже в первый день соревнований, когда некоторые спортсмены Москвы, Риги и Баку сошли с дистанции, не обеспечив зачета своим командам.

Но, несмотря на это и некоторые «неувязки» с первенством по группе автомобилей «Волга», спортивные результаты соревнований ралли «Кавказ» в общем радуют. Уровень спортивного мастерства любителей, еще так недавно стоявших далеко от спорта, значительно повысился. Особенно это видно на примере тех, кто участвовал до того в ралли «Севастополь». Именно «севастопольская школа» помогла И. Ракову преодолеть трудности кавказской трассы, Г. Мошинскому проявить настоящее спортивное упорство в достижении цели (когда он, несмотря на неисправность двигателя, сумел закончить дистанцию), а Шуре Сергеевой пройти «на нулях» весь второй этап.

Другой положительной особенностью кавказских соревнований был удачный выбор трасс, проведенный опытными тренерами ЦАМК СССР Ю. Гофманом и А. Клопковым. Не слишком трудные, но и не чересчур «скучные», проходящие по красивым местам, эти трассы были как бы специально предназначены для раллистов-любителей. Можно было бы, например, дать в маршрутной карте от Нальчика до Орджоникидзе направление через Беслан — и дорога лучше, и путь короче, — но трасса проходила через Ардон—Алагир, и участники были вознаграждены за этот несколько более длинный маршрут великолепными видами кавказских предгорий.

Несколько спорным нам представляется принцип «лепестковости», положенный в основу схемы трасс. На Кавказе, где каждый уголок так красив, накладывание одной трассы на другую — это своего рода расточительство, неэкономное обращение с дарами природы. Да и водительское мастерство любителей, как видим, растет от соревнования к соревнованию. Так не проложить ли трассу ралли «Кавказ» будущего года через Крестовый и Сурамский перевалы, проложив полуторатысячекилометровое ее кольцо также и по Военно-грузинской дороге, Черноморскому побережью и кубанским степям?

Ю. КЛЕМАНОВ.
[Наш спец. корр.]
Фото автора.

SovietRally.ru

Russia. Moscow. Tel.: +7 (901) 5555-412