

№ 2 (010)

СЕЗОН 2015

[www.sovietrally.ru](http://www.sovietrally.ru)

# СОВЕТСКОЕ РАЛЛИ



ИСТОРИЧЕСКИЙ ВЫПУСК: ЛИСТАЕМ СТРАНИЦЫ  
ЖУРНАЛА "ЗА РУЛЕМ" (ВЫПУСК №2)

Апрель. Год издания 18-й



В этом номере:

**1200 МЕХАНИЗАТОРОВ  
ОДНОГО КОЛХОЗА**

**ЗАВОД НА РОДИНЕ ИЛЬИЧА**

**СОВЕТСКАЯ ГАЗОВАЯ  
ТУРБИНА**

**ЛЕНИНСКИЙ ДЕКРЕТ  
ОБ АВТОДВИЖЕНИИ**

**БОЛЬШОЙ КРОСС В  
МАЛЕНЬКОМ ГОРОДЕ**

**ПОБЕДИЛА ДРУЖБА**

**ПО ЗАСНЕЖЕННЫМ ТРАССАМ**

**КАК СТРОИТЬ «ЮНИОР»?**

**РАЛЛИ ВХОДЯТ  
В СПОРТИВНЫЙ БЫТ**

**НОВЫЕ МОТОРЫ ДЛЯ  
ГОЛУБЫХ ТРАСС**

**ИСТОРИЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ  
ВОССТАНОВЛЕН**

**ГАНЗЕЛКА И ЗИКМUND В  
АЛБАНИИ**

**СПОРТ И ТЕХНИКА  
ЗА РУБЕЖОМ**

**БАСТУЮТ... АВТОИНСПЕКТОРА**

На первой странице  
обложки: Фото - монтаж  
И. Марголина.



Только в 1-й таксомоторный парк столицы передано около 20 бывших персональных машин. Эти автомобили переоборудуются под такси. На снимке: маляр Б. Базанович наносит на кузов ГАЗ-12 отличительный знак «такси» (см. стр. 10-11).

Фото Н. Боброва.



Кубок «Дружба народов» — так назывались соревнования на ледяной дорожке сильнейших гонщиков СССР, Финляндии, Чехословакии и Швеции, проведенные в феврале Центральным автомотоклубом СССР. На снимке — один из эпизодов второго этапа соревнований: советские гонщики Е. Константинов (№ 17), Г. Плещаков (№ 5) и чех Ярослав Махач (№ 8) проходят поворот (отчет о соревнованиях см. на стр. 14—17).

Фото Б. Светланова.

21 февраля в г. Тарту (Эстонская ССР) был дан старт второму Всесоюзному зимнему ралли, проведенному в честь дня Советской Армии. На снимке запечатлен момент начала этих интересных командных соревнований — выезд головной машины первой команды из закрытого парка на линию старта. О том, как прошли соревнования, читайте корреспонденцию на стр. 18.

Фото Ю. Клеманова



# ЗИМНИЕ ТРАССЫ

В ПУРГУ ПО ГОЛОЛЕДУ

Средняя скорость 50 км/час

Почему чемпионы остались в хвосте

Команда — это тренированный коллектив!

18



**Э**то было трудное соревнование. Обильный снегопад, затем оттепель, сменившаяся заморозками, и снова пурга и метель, поднятые злыми ветрами Финского залива, как бы специально постарались создать наиболее «подходящие» дорожно-климатические условия для зимнего ралли. На узких, то и дело теряющихся в снежных перепетах, обледенелых дорогах приходилось развивать большую скорость, чтобы компенсировать неизбежные задержки на занесенных участках и уложиться в заданные маршрутными картами сроки прохождения контрольных пунктов.

К тому же в маршрутных картах были указаны не сроки, как обычно, а задана средняя скорость (причем довольно высокая); схема трассы была «немой», т. е. без каких-либо указаний и обозначений; дополнительные упражнения скоростных состояний весьма и весьма нелегкими.

Действительно, если судить по материалам мандатной комиссии, то II Всесоюзное зимнее ралли собрало лучшие спортивные силы страны, много мастеров спорта и перворазрядников. Списки некоторых команд, можно сказать, прямо-таки блистали именами чемпионов и рекордсменов страны, неоднократных победителей всевозможных автомобильных соревнований последнего времени. Из шести членов армейской команды Москвы, например, было четыре мастера спорта; столько же было и в команде НАМИ, а команда Московского автомотоклуба состояла из трех мастеров спорта и трех перворазрядников. Среди участников были чемпионы страны по автомобильным гонкам М. Мотин, Д. Борисов, Е. Веретов, по ралли — С. Тенишев, А. Дмитриевский, А. Тыкке, А. Саарм, А. Швачко и даже... чемпионы СССР по мотоциклетному спорту Р. Решетников и В. Лапиня.

Все это потребовало от участников

II Всесоюзного зимнего ралли очень большого упорства и напряжения сил, выносливости, высокого спортивного мастерства. Однако главная трудность, как выяснилось в ходе соревнований, была уготована не природой и даже не составителями «жестких» маршрутных карт и «немых» схем трассы. В самом Положении об этих соревнованиях содержалось условие, выполнить которое оказалось кое-кому не под силу.

Дело в том, что зачет был командный. Первенство определялось по наименьшей сумме очков, начисленных команде за три худших результата ее членов. Борьба шла за переходящий командный приз.

## МАСТЕРА СПОРТА И МАСТЕРСТВО КОМАНДЫ

Мы вовсе не собираемся бросить упрек нашим раллистам в том, что им недоставало чувства коллектизма в этих соревнованиях, либо желания победить командой. Нет — да и не может быть в отношении советских спортсменов! — оснований для подобных предположений. Однако командный зачет обуславливает целый ряд тактических и технических требований, выполнить которые нельзя просто так — «сообща». Без соответствующей подготовки команды в целом, продуманного подбора ее состава, коллективных тренировок и выработки навыков, обеспечивающих высокую слаженность всех участников, и, наконец, без одинаково хороший

подготовки всех ее машин трудно рассчитывать на успех в зимнем ралли. Сей горький урок вынуждены были извлечь из прошедших соревнований тренеры и руководители многих спортивных коллективов, в том числе и таких прославленных, как команды НАМИ и МЗМА, автомотоклубов Москвы и Риги, первой команды Эстонской ССР и др. Они смогли лишний раз убедиться в том давно известном правиле, что хорошая команда — прежде всего коллектив слаженный, слаженный, целеустремленный.

Но если теперь, после соревнований, сопоставить эти данные мандатной комиссии с техническими результатами, то ни одну из названных выше фамилий не удастся найти в составах команд-победительниц. Более того, среди двух десятков членов этих команд нет ни одного мастера спорта, но зато есть немало спортсменов второго и даже третьего разряда. Нужно ли более яркое доказательство того, что при командном зачете личное мастерство (а его, разумеется, никто не может оспаривать!) отступает на второй план перед мастерством команды, силой коллектива, гибкостью и маневренностью тренера, умеющего суммировать достоинства отдельных участников и нейтрализовать их недостатки.

И действительно, надо было посмотреть на «работу» команды Тартуской автобазы № 20, видеть, как четко, разумно и быстро действовали ее члены (например, на обледеневшем холме или на трассе, когда одну из машин забросило в глубокий сугроб), чтобы понять, какая огромная, кропотливая и плодотворная работа по подготовке к соревнованиям проделана тренером команды А. Кеэрбергом. Вот почему этот замечательный спортивный коллектив, в составе которого были спортсмены первого, второго и третьего разрядов, нанес сокрушительное поражение «командам чемпионов» и выиграл ралли, пройдя почти без штрафных очков более 2000 километров по ледяным и занесенным дорогам и выполнив лучше всех скоростные упражнения.

## ПЕРИПЕТИИ БОРЬБЫ

Как же проходила борьба за первенство?

Тартуские спортсмены сделали «заявку» на победу... с первых же метров дистанции. Дело в том, что соревнования начались с выполнения нескольких

упражнений по фигурному вождению на Октябрьской набережной города Тарту, после чего участники сразу выходили на трассу первого круга. И тартуские «аутсайдеры», которых поначалу никто не считал опасными соперниками, выполнили упражнения за короткий срок, затратив в среднем по 80 секунд на машину. Разумеется, в других командах отдельные результаты были выше — рижанин А. Дамбис, например, выполнил упражнение за 68 секунд, москвич А. Бренцис за 73 секунды, таллинец А. Сало за 74 секунды. Но по общей, командной, сумме очков (за каждые 100 секунд начислялось 1 очко, прибавляемое к штрафным очкам за дорожные соревнования) тартусцы заняли высокое четвертое место и «со спокойной душой» ушли на дистанцию.

Правда, в Таллине их постигла неудача — они хуже всех других семнадцати команд выполнили вторую программу скоростных фигурных упражнений, набрав 6,204 очка. Но, пройдя «на нулях» дистанцию дорожного соревнования, они сумели удержать за собой четвертое место, пропустив вперед только три таллинские команды. Москвичи же в первый день соревнований начали отставать — команда МЗМА получила 24 штрафных очка, команда «Труд» — 12, команда НАМИ, опоздав на 57 минут, была почти на грани катастрофы (по Положению опоздание больше чем на 1 час влечет за собой снятие с соревнований), а московские армейцы и вовсе сошли с дистанции. Лишь команда Московского автомотоклуба сумела пройти дистанцию первого дня без штрафных очков, но... она успела уже проштрафиться на другом — за опоздание на технический осмотр ей еще до начала соревнований было записано 6 штрафных очков.

Таким образом, уже в первый день выявилось определенное преимущество команд прибалтийских республик — Эстонии, Латвии и Литвы (которая, между прочим, впервые создала свою команду раллистов, надо думать, не без влияния критических выступлений журнала «За рулем»). Однако характерно при этом, что и эстонская команда —

«фаворитка», имевшая в своем составе чемпионов страны А. Тыкке и А. Саарма, тоже оказалась отнюдь не в числе лидеров, получив на дистанции 5 штрафных очков. Молодые команды решительно не желали считаться с авторитетами.

Картина определилась еще более четко во второй день соревнований. Только четыре команды сумели пройти дорожную дистанцию «на нулях». Это были досафовцы Таллина (команда № 7), спортсмены ДСО «Калев» (№ 17), молодой коллектив Тарту (№ 16) и команда Литовского республиканского автомотоклуба ДОСААФ (№ 11). Именно эти четыре команды имели лучшие результаты также и по скоростному подъему на холм.

По итогам двух дней на первое место выдвигнулись спортсмены ДСО «Калев» (№ 17), набравшие в общей сложности 9,742 очка. Передвинувшиеся на третье место раллисты Тарту имели 9,990 очка.

Московская команда ДСО «Труд» умудрилась за первые два дня набрать 132 (!) штрафных очка, а команды МЗМА и НАМИ шли, так сказать, «голова в голову», имея соответственно 82,492 и 83,974 очка. Хорошо начавшие соревнования сильные команды Московского и Рижского автомотоклубов ДОСААФ сошли с дистанции вследствие выхода из строя машин.

## ЛЕДЯНОЙ РУБИКОН ДЛЯ РАЛЛИСТОВ

Между тем кипрская прибалтийская погода сыграла новую шутку с участниками соревнований. Пурга улеглась, яркое солнце в течение нескольких часов сварило наметенную ю оруп в жидкую снежную кашицу, а затем ударили мороз и дороги превратились в месиво в хорошо наезженные катки. В связи с этим ни одной из команд не удалось пройти дистанцию точно по графику, заданному в маршрутных картах. Но и погода брала свой «налог» с учетом тренированности команд: снова наименьшее количество штрафных оч-

ков получили те же лидеры — таллинские досафовцы и калевцы по 1 очку, спортсмены Тарту — 3 и Литвы — 6 очков. А команда МЗМА, например, «прибывала» в этот день к своим результатам: 83 штрафных очка, команда ДСО «Труд» — 21, НАМИ — 11 и т. д. Разница в очках между лидирующей командой и, например, командой НАМИ составляла к концу третьего дня соревнований более 150 очков!

Но наиболее тяжелое испытание уготовила погода участникам ралли при повторном подъеме на холм. Та же самая дистанция в 1 километр (подъем и спуск по 350 метров и кольцо 360 метров), которую накануне преодолели без особого труда все команды, стала после обледенения чем-то вроде рубиона для желающих победить. Только лишь перейдя его, можно было рассчитывать на серьезный спортивный успех в этих соревнованиях.

Особая трудность состояла в том, что после старта маневрирование при подъеме на холм разрешалось только за пределами линии, обозначенной желтыми флагами, т. е. практически уже на уклоне, а надевание цепей, «кошечек» и прочих приспособлений, облегчающих движение по льду, разрешалось лишь после старта, т. е. в пределах заданного контрольного времени на подъем и спуск (10 минут). И надо было видеть, как, проделав на этом ледяном холме от 10 до 40 метров, катились назад под уклон машины некоторых прославленных мастеров и чемпионов. А с ними... несостоятельные надежды на успех.

Лишь шесть командам удалось выполнить упражнение по скоростному подъему на холм. И лучшей среди них снова была команда раллистов города Тарту (2,684). В результате она стала лидировать, набрав по итогам трех дней 15,674 очка и опередив идущие вслед две таллинские команды (24,608 и 24,542).

Остальное было уже, как говорят шахматисты, делом техники. Легко пройдя четвертый, завершающий круг дорожных соревнований и выполнив несложные эволюции по фигурному вождению на катке, тартуская команда за-



### На снимках:

Слева — спортсмены Ленинградского автомотоклуба ДОСААФ прибыли на контрольный пункт времени. Опоздали или нет? — вот что волнует тренера В. Крынкина.

Справа — кроме дорожных соревнований, участники выполняли нелегкие дополнительные упражнения. Вверху — фигурное вождение автомобиля на ледяном поле. Внизу — скоростной подъем на холм в г. Тарту.

Фото Ю. КЛЕМАНОВА.

## ГРИМАСЫ ПРИБАЛТИЙСКОЙ ПОГОДЫ

### Молодцы, раллисты из Тарту!

НО ЕСТЬ И МАСТЕРЫ БЕЗ МАСТЕРСТВА



19



Слаженно действовала команда ДСО «Калев» на труднопроходимых участках трассы, и в результате заслуженный успех — третье призовое место в командном зачете.  
Фото автора.

нля первое место с общим результатом 27,742 очка. На второе место вышла команда Эстонского республиканского клуба ДОСААФ (тренер И. Н. Лауба) — 33,340 очка и на третье команда ДСО «Калев» (тренер Х. А. Треймут) — 37,323.

### БУДЕТ ЛИ РАЛЛИ «РУССКАЯ ЗИМА»?

Автомобильное ралли зимой было проведено во второй раз. Сейчас уже больше не стоит вопрос — возможны ли и нужны ли такие соревнования. Безусловный успех прошлогодних и нынешних соревнований говорит о том, что зимние ралли прочно входят в наш спортивный быт и привлекают все боль-

шее количество участников. Несмотря на весьма трудные и сложные дорожно-климатические условия, в нынешнем году не было ни одной аварии, ни одной более или менее серьезной поломки автомобиля. Не пора ли решать вопрос о проведении в будущем году первенства страны по зимнему ралли?

В этой связи необходимо остановиться на некоторых недостатках прошедших соревнований. Нет слов, организация и проведение таких соревнований — выбор трассы, обеспечение расчистки дорог, подготовка и расстановка судейского персонала, размещение участников и автомобилей, снабжение горячей водой и бензином, устройство закрытого парка и т. д. — дело исключительно сложное и более трудоемкое, нежели организация ралли летом. Работа, про-

деланная старшим тренером ЦАМК Ю. Гофманом, тренером А. Клопковым и другими, заслуживает поэтому большой похвалы. Но все-таки трудно согласиться с тем, что из программы соревнований нынешнего года необоснованно выпали такие интересные дополнительные упражнения, как преодоление снежной целины, а условия упражнений по фигурному вождению на льду были составлены чересчур «либерально». В результате, несмотря на значительное расширение состава участников и увеличение числа команд, проведенное в нынешнем году зимнее ралли несколько деградировало по своему качеству и спортивному уровню. Вряд ли стоит идти по этому пути. Не следуло ли лучше подумать о том, чтобы дополнить и сделать более разнообразной программу зимних соревнований? Почему бы наряду со скоростным подъемом на холм не практиковать еще и «автомобильный слалом», и скоростное кольцо, и преодоление снежной целины, и трудное фигурное вождение на льду?

Имели место отдельные недостатки в судействе проведенных соревнований (главный судья Ф. Кивимяги). В Таллине, например, лишь за минуту до начала соревнований по фигурному вождению (да и то благодаря оперативному вмешательству представителя ФАМС, судьи всесоюзной категории Г. М. Соловьева) были исправлены ошибки в геометрии фигур; некоторые судьи на трассе допустили ошибочные записи результатов дорожных соревнований, занеся их в другие графы контрольных карт, выданных участникам; были и другие мелкие погрешности в работе судейской коллегии.

В то же время многие судьи на трассе работали четко и хорошо, несмотря на весьма трудные метеорологические условия и ночное время. Мы лично убедились в этом на примере работы СКВ в Алавери и совершенно секретного пункта КВ в Торме. Право же, судьям порой было не легче, чем участникам!

Автомобильный комитет ФАМС должен внимательно изучить итоги проведенного II Всесоюзного зимнего ралли с командным зачетом. Эти соревнования имеют большое будущее нашей стране. Мы имеем все возможности поднять их до надлежащего уровня с тем, чтобы придать им в дальнейшем международный масштаб. И — кто знает? — может быть, через пару лет крупнейшим автомобильным соревнованием зимнего сезона будет не традиционное ралли «Монте-Карло», а наше советское ралли «Русская зима»...

Ю. КЛЕМАНОВ  
(наш спец. корр.).

А где же снежная целина и автомобильный «слалом»?

ВСЕ ФЛАГИ В ГОСТИ БУДУТ К НАМ

жены передаточные числа. Двигатель и коробка передач расположены в передней части автомобиля и смешены вправо, вследствие чего карданный вал проходит сбоку от водителя.

Передний мост имеет независимую пружинную подвеску с рычагами, качающимися в поперечном направлении. Задняя подвеска также пружинная, но с качанием рычагов в продольном направлении. Автомобиль «Тараччи» снабжен задним мостом типа «Де Дион».

Тормоза с раздельным гидравлическим приводом для передних и задних колес. Рама трубчатая, с двумя параллельными лонжеронами.

Советскими конструкторами создано несколько компоновок автомобиля типа «Юниор» с использованием отечественных серийных агрегатов. Недавно техническая комиссия автомобильного комитета Федерации рассмотрела эти проекты.

За основу для типового проекта решено взять компоновку, разработанную в НАМИ. Она отличается простотой и может быть принята при постройке автомобилей типа «Юниор» силами спортивных организаций.

Принципиальная схема этой типовой компоновки представлена на рисунке. Она предусматривает переднее расположение двигателя, устанавливаемого под углом к продольной оси автомобиля. В целях уменьшения работ по переделке двигателя рекомендуется разместить его без наклона в вертикальной плоскости, так как в противном случае потребуется изменение системы смазки.

Коробка передач автомобиля «Москвич-407» используется с удлинителем. Карданный вал смещен и проходит справа от водителя. Задний мост взят с автомобиля «Москвич-407», но изменен в связи со смещением главной передачи в правую сторону. Учитывая несимметричную форму заднего моста, левую полуось и ее кожух, имеющие большую длину, изготавливают заново.

Передняя подвеска — от мотоколяски СЗА с измененным углом предварительного закручивания торсионов. Задняя подвеска проектируется двух вариантов. Один из них предполагает применение витых цилиндрических пружин, а другой — продольных полуэллиптических рессор. Для улучшения устойчивости автомобиля с пружинной подвеской устанавливают телескопические амортизаторы с наклоном в поперечной плоскости.

Рулевое управление — реечного типа. Рулевая колонка имеет небольшую длину. Передача от нее к реечному механизму и рулевой трапеции осуществляется двумя наклонно расположеными валами с карданными шарнирами. Это позволяет компактно разместить рулевое управление.

Тормозная система взята с автомобиля «Москвич-407». Для повышения надежности работы гидравлического привода устанавливаются два главных тормозных цилиндра, один из которых действует на тормоза передних, а другой на тормоза задних колес.

Рама — трубчатая, сварная. Для ее изготовления целесообразно применять тонкостенные бесшовные цельнотянутые трубы из стали 40Х.

Колеса могут быть использованы как от автомобиля «Москвич-407», так и от микролитражного «Запорожца». В последнем случае следует предусмотреть

соответствующее увеличение дорожного просвета.

Кузов предполагается выполнять из пластмассы способом проклеивания стеклопластика на специальном шаблоне, предварительно изготовленном из гипса. Может быть применен также кузов каркасного типа с обшивкой из алюминиевого листа.

По рекомендованному автомобильным комитетом Федерации типовому проекту намечено построить в текущем году несколько автомобилей.

Инж. А. САБИНИН,  
председатель технической комиссии  
автомобильного комитета  
Федерации автомотоспорта СССР.

## РАЛЛИ 1960 ГОДА

Автомобильным комитетом Федерации автомотоспорта при ДОСААФ СССР рассмотрены положения о всесоюзных спортивных и массовых ралли на 1960 год.

В этом году звания чемпионов СССР будут разыграны в трехдневном спортивном ралли «Прибалтика» со стартом и финишем в г. Каунасе. Победители выявятся как в личном, так и в командном зачетах. Золотые, серебряные и бронзовые медали будут присуждены участникам за лучшие результаты в каждом классе автомобилей. Команды-победительницы первенства будут определяться по результатам, достигнутым экипажами независимо от класса автомобилей.

Помимо первенства СССР, намечено провести крупные соревнования на розыгрыши личного и командного первенства РСФСР. В апреле состоится лично-командное трехдневное спортивное ралли по маршруту Москва — Крестцы — Брест — Москва, в мае — трехдневное спортивное ралли по маршруту Москва — Ужгород с личным зачетом.

В июне состоится первая международная встреча в ралли «За мир и дружбу» на маршруте Москва — Варшава — Берлин — Прага общей протяженностью более 5000 км. В этом ралли ожидается участие спортсменов Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, Румынии, СССР и Чехословакии.

Всесоюзные и республиканские соревнования по массовым ралли для спортсменов, выступающих на собственных автомобилях, будут проводиться одновременно со всеми спортивными ралли, но с некоторыми различиями в трассе, режиме движения и программе скоростных состязаний. Автомобилисты-любители смогут проявить свое мастерство в различных вариантах ралли: для них будут организованы однодневные, двухдневные и трехдневные соревнования.

Скоростные состязания будут состоять из гонок на ипподромах, стадионах, линейных и замкнутых кольцевых участках дорог различного профиля, а также на площадках в искусственно ограниченных проездах. Новым будет состязание на движение с постоянной скоростью по пересеченной местности (кольцевая трасса). Роль скоростных состязаний в общем зачете на всесоюзных ралли существенно повышена. За каждую секунду сверх лучшего времени, показанного в классе автомобилей, участнику начисляется 0,1 штрафного очка. Еще более ощутимы начисления за неудовлетворительное выполнение дополнительных упражнений — от 0,1 до 0,6 штрафного очка.

Ралли 1960 года станут интересными и полезными соревнованиями сильнейших спортсменов страны.

Г. СОЛОВЬЕВ,  
заместитель председателя  
автомобильного комитета ФАМС.

ВЕСТИ С МЕСТ

# Как провести

## ВЫБОР ТРАССЫ

**Новосибирск.** Около 50 водителей автомобилей состязались на 350-километровой трассе на регулярность движения. Во время соревнования участники ралли оказали помощь колхозу имени В. И. Ленина Ордынского района. Они подвезли для строительства 100 кубометров щака.

В городе состоялся большой вечер комсомольцев и молодежи под девизом «Технические знания и технический спорт — в массы».



**Самарканд.** Досаафовцы аэробазы № 49 организовали соревнования на экономию горючего и на регулярность движения. Затем они приняли участие в соревнованиях на первенство города и области по автомобильному спорту. Спортсмены предприятия завоевали три переходящих кубка за первые места.



**Сызрань.** 29 водителей города, участвовавших в соревновании на мастерство вождения автомобиля, выполнили нормы третьего спортивного разряда.



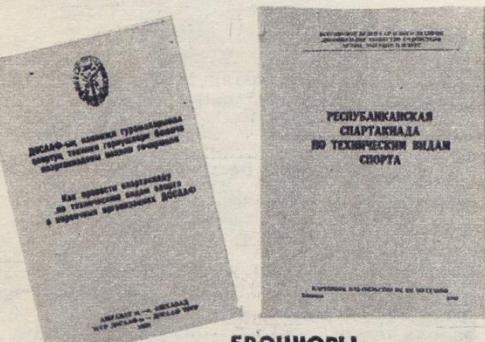
**Улан-Удэ.** На паровозоремонтном заводе состоялись соревнования автомоделистов и мотокросс. В организации состязаний активное участие принял заводской самодеятельный клуб.



**Юрмала (Латвийская ССР).** Досаафовцы цементно-бумажного комбината каждое воскресенье проводят соревнования по техническим видам спорта. У моря среди песчаных холмов состоялся мотокросс. В следующий выходной день на стадионе комбината более 30 человек приняли участие в соревнованиях на мастерство вождения. На комбинате создан самодеятельный автомотоклуб.



**Доргичинский район (Брестская область).** На стадионе районного центра общественность оборудовала полосу с габаритными воротами, качающимися мостиком, трамплином и т. д. Здесь регулярно проводятся соревнования первичных организаций ДОСААФ на мастерство вождения мотоцикла.



## БРОШЮРЫ К СПАРТАКИАДЕ

Эти брошюры изданы республиканским комитетами ДОСААФ и оргкомитетами Все-союзной спартакиады Туркменской, Белорусской и Молдавской республик. В них рассказывается о целях и задачах спартакиад, о том, по каким видам спорта следует проводить соревнования первичных организаций. Главное же — они содержат конкретные советы по организации состязаний. Хороший почин ашхабадцев, минчан и кишиневцев заслуживает того, чтобы его подхватили в столицах других республик.

<sup>1</sup> Продолжение. Начало см. «За рулем» № 9.

Ушодорами на каждый год и предназначаются для служебного пользования.

## КОНФИГУРАЦИЯ ТРАССЫ

Итак, положение о соревновании и смета утверждены. Теперь необходимо как можно быстрее приступить к важнейшей части подготовки ралли — выбору трассы. Эта работа, а в последующем оборудование и обслуживание трассы требуют много времени. Вот почему начальником дистанции обычно назначают штатного работника спортивной организации и дают ему одного или двух помощников. В их функции входит также организация и оборудование пунктов КВ, составление графиков, маршрутных карт и т. д. В распоряжение начальника дистанции обязательно должен быть выделен автомобиль.

С чего начинать? Прежде всего нужно внимательно изучить район, намеченный для проведения ралли. Для этого желательно иметь самые полные и свежие карты. Без ясного представления о всем районе соревнований начальнику дистанции бесполезно выезжать на трассу.

Целесообразно, чтобы начальник дистанции предварительно продумал, каким должен быть рабочий вариант трассы, и уже на месте в случае надобности вносил те или иные поправки. При разработке такого теоретического варианта можно рекомендовать руководствоваться официальными картами областей, изданными Главным управлением геодезии и картографии (приобрести их можно по адресу: Москва, К-116, Энергетическая улица, 8, магазин Москиногорта № 104, отделение «Книга-почтой»). Они имеют масштаб 1:600 000 (6 км в 1 см) и достаточную точность. В таком же масштабе следует составлять и схемы трассы для участников (делая выкопировку с этих карт).

Удобно пользоваться и картой автомобильных дорог СССР, изданной Гушодором в 1957 году. Кстати, ее предполагают в ближайшее время переиздать. У этой карты масштаб мельче (1:1 000 000, или 10 км в 1 см), но на ней специально выделены автомобильные дороги и она легко читается. Правда, данные ее, касающиеся дорожных покрытий, не всегда соответствуют действительности, однако в остальном она достаточно точна. Полезным пособием может стать и «Атлас автомобильных дорог СССР», выпущенный в 1959—1960 годах. Карты его мелки по масштабу и не всегда точны, но компактность Атласа представляет известные удобства.

Если соревнования проводят поздней осенью или зимой, когда возможны снежные заносы, то необходимо пользоваться картами дорог, принятых для зимнего обслуживания. Здесь выделяются дороги, движение по которым не прерывается даже в случае сильной метели. При выборе трассы нужно придерживаться их и по возможности избегать «сугочных дорог», т. е. тех, по которым движение возобновляется не позже чем через 24 часа после окончания снегопада. Такие карты составляются местными

## ОЗНАКОМЛЕНИЕ С ТРАССОЙ

После того как закончена разработка теоретического варианта трассы, его следует предварительно согласовать с местным Ушодором и органами милиции. Делать это надо потому, что на некоторых участках дорог могут быть введены ограничения. Но вот все согласовано. Теперь начальник дистанции может отправляться в дальний путь. Цель этой поездки — ознакомление с трассой и проверка ее. Одна из главных задач начальника дистанции — определить при помощи спидометра и дорожных километровых знаков как общую длину трассы, так и расстояние между пунктами

# месячные РАЛЛИ

КВ. Нельзя доверяться измерениям, сделанным по карте, хотя бы и самой лучшей. Расстояния между пунктами КВ должны быть замерены с точностью плюс — минус 500 метров.

Двигаясь по трассе, начальник дистанции должен вести путевую запись на всех без исключения участках. Эта запись поможет при корректировке трассы. Кроме того, она пригодится для последующих соревнований.

Запись удобнее всего вести на миллиметровой бумаге в масштабе, объединяющей ее с маршрутной схемой. Рекомендуется форма, изображенная на рисунке. Аналогичная форма применяется работниками Центрального автомотоклуба СССР при выборе трасс многодневных автомобильных соревнований.

## РАСПОЛОЖЕНИЕ КОНТРОЛЬНЫХ ПУНКТОВ

Параллельно с проверкой и измерением трассы нужно наметить места расположения пунктов КВ и КП и записать их точные и подробные адреса, не полагаясь на память. Эти адреса потом будут внесены в маршрутные карты.

Адрес должен выглядеть примерно так: в городе — КВ-28, Рига, ул. Кандаус, 2, Ботанический сад; вне города — КВ-2, 44-й км Минского шоссе, перекресток с дорогой на ст. Голицыно, у бензостанции.

Расположение пунктов КВ выбирают с таким расчетом, чтобы для зрителей было достаточно места, а участники могли бы в случае преждевременного прибытия на пункт КВ поставить машины, не мешая движению, свободно подойти к нему и сверить часы.

Пункты КВ следует размещать на площадях и в других свободных местах, словом там, где за соревнованиями сможет наблюдать наибольшее число зрителей. Если трасса проходит через крупные города, то КВ лучше располагать на въезде в них, иначе участникам ралли придется двигаться по улицам с повышенной скоростью.

Важно заранее подумать о том, кто

трассы типа «ракетка», «маятниковая» и «клевер».

будет обслуживать эти пункты, кого назначить судьями. Для судейства на пунктах КВ и КП можно и нужно привлекать местных активистов, работников спортивных организаций или ДОСААФ. Пусть особенно не смущает то, что они еще только практиканты. Опыт показал, что хорошо проинструктированные судьи-практиканты при серьезном и внимательном отношении к делу справляются со своими обязанностями не хуже судей с большим стажем.

Итак, если выбор пал на местных судей, то начальнику дистанции надо инструктировать их на каждом пункте КВ и КП, по мере продвижения по трассе. Особенно подробно нужно поговорить об организации связи в ходе соревнования. Но один устный инструктаж недостаточен. Желательно заранее отпечатать на машинке или ротаторе инструкции для судей, обслуживающих пункты КВ и КП. Такой инструктаж необходим во всех случаях. Дело в том, что каждые ралли имеют свою специфику, на которую требуется обратить внимание даже самых опытных судей. Кроме того, могут встретиться особенности и в работе данного пункта КВ.

Начальнику дистанции или его помощнику следует перед началом ралли хотя бы один раз проехать по всей трассе, чтобы проверить готовность пунктов и развезти судейскую документацию. О точном времени такого посещения надо, разумеется, сообщить заранее. Еще лучше иметь график контрольного выезда и передать его заблаговременно на пункты КВ и КП. На пункте КВ должен быть стол, стулья, хорошо видимый щит с надписью КВ №... Желательно устроить укрытие от дождя или снега. За 20 м до судейского стола должен стоять желтый флаг, за 200 м — белый.

Если местные спортивные или досаафовские организации не в состоянии оборудовать пункт КВ согласно правилам, то необходимо перевезти деньги, предусмотренные сметой, для изготовления этого оборудования. Следует избегать кустарщины. Нужно обратить внимание на то, чтобы все оборудование изготовлено по единным образцам,

ибо в противном случае участники могут быть дезориентированы.

Сама трасса ралли, как правило, не обозначается и не обозначается. В отдельных случаях, когда дорожные условия особенно сложны, может быть произведена разметка указателями и стрелками. Образцы последних должны быть показаны участникам до старта. Эта разметка

## ВЪЕЗД В ОРЕХОВО

685,6

СТОЛБ 158/9

ПОВОРОТ НА СОВХОЗ  
/6 км/ ЩЕБЕНКА 682,7

672,3

ПОВОРОТ НА УГРЮМИНО /38 км/ асфальт II км

659,1

ПОВОРОТ НА ХИТРОУ /12 км/ булыжник II км

652,6

СТОЛБ 121/46  
ВЪЕЗД ИЗ МАРФИНА

Образец путевой записи.

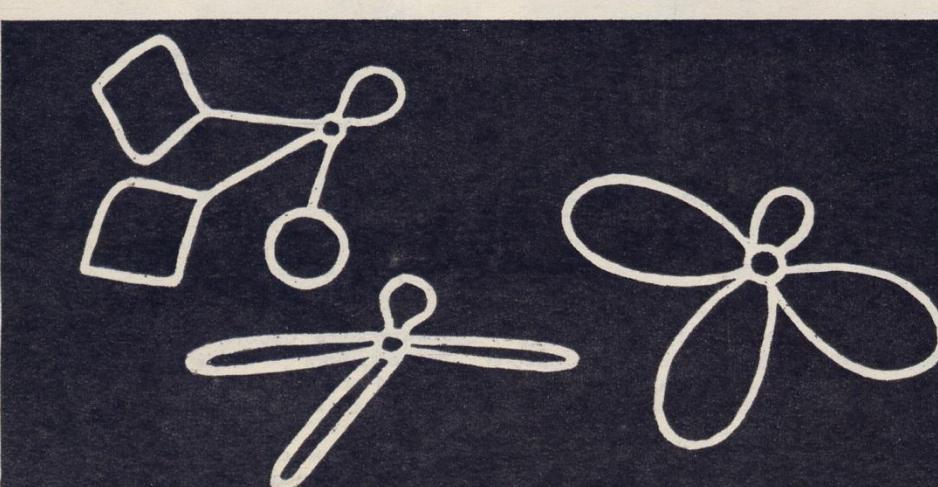
метка, которую обычно поручают судьям на близлежащих пунктах КВ и КП, имеет вспомогательное значение и не освобождает спортсменов от ответственности за движение вне трассы.

## МЕСТО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ

Особое внимание следует уделить выбору мест и трасс дополнительных скоростных соревнований. Эти соревнования весьма разнообразны.

Можно устроить кросс на несложной трассе, фигурное вождение (с более свободными габаритами фигур, чем предусмотрено Всесоюзной квалификацией), ипподромные гонки, подъем на холм, гонки на шоссейном кольце, на незамкнутых шоссейных участках и т. д. При выборе мест проведения дополнительных соревнований надо учитывать интересы зрителей. Места проведения этих состязаний и сами трассы должны обеспечить хорошую обзорность, свободный подъезд (желательно городским транспортом). Надо позаботиться и о том, чтобы соревнования проходили в то время, которое удобно зрителям, особенно если они будут платными.

Вл. ЕГОРОВ,  
мастер спорта,  
судья республиканской категории;  
В. СТЕЛЛИФЕРОВСКИЙ,  
тренер-инструктор ЦАМК,  
судья республиканской категории.  
(Продолжение следует)





Ю. В. ГОФМАН,  
главный тренер ЦАМК СССР по автомобильному спорту.

Т еперь, когда проведено третье ралли на первенство страны, можно подвести некоторые итоги развития этого самого молодого у нас вида автомобильного спорта. Уже после первого автомобильного ралли, хотя оно имело много недостатков (однообразие элементов соревнования, простота трассы и пр.), многие предсказывали ему большое будущее. И они не ошиблись. Правда, вряд ли кто мог в то время предполагать, что так скоро ралли из простого соревнования на регулярность движения вырастет в довольно сложный в спортивно-техническом отношении вид автомобильного спорта — подлинное автомобильное многоборье, как его все чаще и чаще теперь называют.

#### ТРУДНОЕ И СЛОЖНОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

Именно таким многоборьем и явилось проведенное на территории прибалтийских республик первенство СССР 1960 года по ралли. Как по характеру трассы и применению всех трех принципов движения, так и по сложности скоростных соревнований оно явилось трудным испытанием для всех 242 спортсменов, принимавших в нем участие.

# РАЛЛИ ЗАВОЕВЫВАЕТ МАССЫ

#### ПЕРВЕНСТВО СССР ПО РАЛЛИ

лишь один водитель,— на сей раз второй из состава экипажа. Сразу со старта вторые водители начинали соревноваться в преодолении полос искусственных препятствий, а перед финишем выходили на шоссейно-кольцевую гонку в районе Кочергина, т.е. там же, где состоялись их напарники.

Последнее кольцо с центром в Вильнюсе экипажи снова проходили в полном составе. Всего надо было преодолеть дистанцию в 2676 км. Даже если не было бы скоростных состязаний, такое ралли по длине дистанции и заданным скоростям надо признать нелегким соревнованием.

#### КОМУ ДОСТАЛАСЬ ПОБЕДА

Как же проходили соревнования?

На автомобилях I класса («Москвич-407» и «Шкодá») поначалу лучше всех проявили себя ленинградские спортсмены А. Шаров и И. Гальперин (ДОСААФ) и московские армейцы Ю. Громов и В. Ревякин. Высокий результат в фигурном вождении показали московские досаафовцы А. Бренцис и Н. Маркаускас, представители МЗМА Ю. Лесовский и Р. Чертов.

Однако уже после первого кольца далеко не все из этих удачно стартовавших участников были в числе лидеров. Сильный спортсмен А. Бренцис вынужден был сойти с дистанции из-за повреждения водяного насоса. Подобная же участь постигла Р. Чертова, у автомобиля которого отказала коробка передач. Долго лидировали в соревновании перворазрядники А. Шаров и И. Гальперин, представлявшие ленинградский автомобильный клуб ДОСААФ. Но по результатам четвертого кольца им пришлось уступить первенство и золотые медали москвичам Н. Сучкову и В. Кронику (МЗМА), которые сумели набрать наименьшее количество зачетных очков — 30,4. Это большой успех молодых спортсменов, впервые ставших чемпионами страны. Результат ленинградских досаафовцев — 41,3; лишь на 2 очка отстали от них рижане Ю. Косит



и Ф. Пулис («Даугава»), завоевавшие бронзовые медали.

Во II классе (преимущественно автомобили «Победа») отлично приняли старт прошлогодние чемпионы страны, мастера спорта В. Паасиг и У. Аава, а также перворазрядники-спартаковцы Е. Парфенов и С. Баузэр. Они и лидировали в течение всех трех дней соревнований. В конечном итоге выяснилось, что перворазрядники прошли дистанцию несколько лучше, чем мастера. Е. Парфенов и С. Баузэр, набрав 29,4 очка, стали чемпионами страны, а их ближайшие соперники были вынуждены довольствоваться серебряными медалями (31,2 очка).

Хорошие результаты (35 очков) в этом классе автомобилей показали также литовские досаафовцы А. Сакалаускас и Р. Янушкевичус, получившие бронзовые медали. А. Сакалаускасу был, кроме того, вручен специальный приз журнала «За рулем» — за лучший результат на собственном автомобиле.

Наиболее упорная борьба разгорелась в III классе автомобилей («Волги» и ГАЗ-12). Здесь подобрались очень сильный состав участников. Среди 50 экипажей, выступавших в этом классе, были чемпионы страны и призеры всесоюзных соревнований. И все же, несмотря на такое «созвездие» имен, уже на старте сразу стало ясно, кто имеет наибольшие шансы на победу. Это были прошлогодние чемпионы страны таллинские досаафовцы А. Тыкке и А. Саарм. Правда, стартовое упражнение по фигурному вождению быстрее всех выполнили московские спартаковцы Ю. Сидоров и К. Вергазов (5,36), оставив эстонцев на втором месте (5,7), а чемпиона страны по кольцевой гонке Д. Борисова на третьем. (Следует, правда, отметить, что он выступил на автомобиле ГАЗ-12). Но в дальнейшем таллинские мастера не имели себе равных. Они прошли всю дистанцию с минимальным количеством зачетных очков (16,4), показав абсолютно лучший результат для всех классов. Единственный среди всех участников соревнований этот экипаж сумел пройти дорожные соревнования «на нулях»!

Необходимо отметить, что в данном классе эстонские спортсмены вообще добились большого успеха. Три их экипажа доминировали в течение всего соревнования, и в результате серебряные медали достались таллинским таксистам С. Пыткану и А. Тиккенбергу (17,4 очка), а бронзовые — представителям ДОСААФ — Х. Сау и А. Саарму (21,4).

Хорошо зарекомендовали себя в этом трудном состязании раллисты — чемпион страны 1959 года москвич С. Тенишев (занявший в паре с М. Ионкиным четвертое место) и рижанин А. Швачко (в паре с Х. Эвертсоном — пятое место).



В IV классе (специально подготовленных автомобилей) уверенную победу одержали мастера спорта Ю. Чвирев и В. Орлов, набравшие в общей сложности 17,7 очков (из них 8 на дорожных соревнованиях). Сильное сопротивление им в течение всех трех дней оказывали московские досаафовцы Р. Козлов и В. Егоров и рижские — А. Карамышев и А. Бушманис. У последних общий результат в скоростных соревнованиях был даже лучше (9,6), чем у победителей (9,7), но в дороге они «схватили» одно лишнее штрафное очко. С результатом 18,6 очков рижане завоевали серебряные медали. Хорошо проявив себя в дорожных испытаниях, Козлов и Егоров значительно отстали от первых двух экипажей в скоростных состязаниях. В итоге они должны были довольствоваться бронзовыми медалями.

Впрочем, ко всем этим шести спортсменам трудно предъявить какие-либо претензии: они выступали отлично. А вот показатели других семи экипажей того же класса заставляют серьезно призадуматься. На специально подготовленных автомобилях они не сумели добиться успехов хотя бы приближающихся к результатам победителей в I, II и III классах. Можно только удивляться столь парадоксальному явлению.

В командном зачете клубов первенствовала вторая команда Московского автомобильного клуба ДОСААФ в составе Р. Козлова, В. Егорова, П. Казьмина и А. Красильщикова. Среди команд союзных республик победили латышские спортсмены.



Кольцевая гонка в районе Кочергина. Слева — на вираже. Справа — эстафета.

Вождения автомобилей, овладевать методами штурманского дела; уметь отлично считать и ориентироваться по карте на местности. Но нельзя забывать и того, что ралли — это прежде всего спорт.

Каждый желающий достигнуть успеха в ралли должен не только твердо знать все условия соревнований, но и обладать большой физической выносливостью, волей к победе. Этому учат приемы прошедшего первенства СССР.

Команда Украины, занимавшая в 1958 году ведущие места, выступила ныне явно ниже своих возможностей. К сожалению, члены команды вместо того, чтобы серьезно задуматься над своими неудачами, утешают себя тем, что ралли проходило на «чужой» территории; вот, мол, в будущем году, если соревнования состоятся на Украине, мы-де, «возьмем свое».

Несерьезные доводы! Чем же объясняется тогда, что на территории Литвы так удачно выступили ленинградцы, москвичи и эстонцы? Будет полезней, если украинские раллисты вместо самоутешения



#### НЕСКОЛЬКО ЗАМЕЧАНИЙ

Предварительный анализ результатов первенства страны 1960 года говорит о том, что по степени сложности наше ралли не только достаточно приближалось к уровню, принятому в международной практике, но несколько опережало его. Можно смело сказать, что некоторые элементы этого ралли (например, попеременная езда водителей в автомобиле, применение трех принципов движения и др.) характерны только для этого соревнования. Такие особенности помогают поднять мастерство наших ведущих раллистов. Думается, что если прибавить к нему в будущем соответствующий опыт международных встреч и более тщательную подготовку автомобилей, то наши спортсмены смогут вскоре выйти на призовые места в соревнованиях на первенство Европы.

Раллисты, как и другие спортсмены, никогда не должны останавливаться в совершенствовании своего мастерства. Нужно постоянно оттачивать технику

Несмотря на дождь, тысячи зрителей наблюдали за интересными соревнованиями раллистов.

Фото Ю. Клеманова.

шения займутся серьезной подготовкой к будущим встречам.

Москвичи и ленинградцы сделали из прошлогоднего поражения вывод: три экипажа из четырех, ставших новыми чемпионами СССР,—москвичи, а команда Ленинграда заняла второе место. Вот как надо учиться на ошибках, товарищи с Украины!

Образцово подготовились к первенству СССР досаафовцы Таллина. Пожалуй, это одни из немногих спортсменов-автомобилистов, применяющих разнообразные методы физической подготовки, соблюдающие в период ответственных соревнований и подготовки к ним строгий режим.

Надо полагать, что комиссия ралли и кроссов Автомобильного комитета ФАМС извлечет необходимые уроки из соревнований и усовершенствует условия проведения ралли в 1961 году. В частности, следует пересмотреть размеры штрафов за невыполнение упражнений по фигульному вождению. Видимо, в будущем при определении абсолютного победителя нельзя будет лишить какой-либо класс права участия в этом зачете.

Анализируя причины большого числа случаев выбывания автомобилей из соревнования, мы убеждаемся, что в дальнейшем на первенство СССР нельзя допускать спортсменов ниже 1-го разряда. Несмотря на то, что трасса ралли проходила по автомобильным дорогам разного класса, а заданные скорости колебались от 42 до 68 км/час, 16 автомобилей получили технические неисправности по вине водителей, допустивших превышение скоростей.

Опыт показывает, что к превышению скоростей приходилось прибегать тем, кто плохо ориентируется по карте на местности и затем, заблудившись, пытается наверстать время.

За последние годы раллисты увеличили ряды мастеров спорта более чем на 20 человек. Отрадно, что многие из них достигли мастерства, выступая на собственных автомобилях. Это — рижанин А. Карамышев и А. Бушманис, москвичи А. Бренцис, Р. Козлов, П. Казьмин, Вадим Егоров, Владимир Егоров и другие.

Спортивный сезон ралли 1961 года начнется еще раньше, чем обычно. Уже в феврале предполагается провести III зимнее командное ралли. Много состояний будет предшествовать IV первенству СССР, которое одновременно явится финальным соревнованием Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

Правильные выводы из ошибок и недостатков нынешнего первенства помогут участникам показать лучшие результаты в будущем году, однако добиться высокого мастерства сможет лишь тот, кто уже сейчас начнет серьезно готовиться к соревнованиям.

Судья на финише кольцевой гонки был вынужден вооружиться не только клетчатым флагом, но и зонтиком.

# ДО И ПОСЛЕ СТАРТА

В нынешнем году первенство СССР по ралли представляло значительный интерес с точки зрения оценки качества отечественных автомобилей. Дорожные соревнования проводились на дистанции 2676 км, причем маршрут проходил по извилистым дорогам с различным покрытием и значительными перепадами высот. Достичь заданной средней скорости движения можно было только на надежных автомобилях, обладающих хорошей устойчивостью и управляемостью.

Не случайно с дистанции сошло много автомобилей — 43 из 121 стартовавшего.

14 автомобилей выбыло в результате технических неисправностей, 16 — из-за аварий, остальные были сняты с дистанции из-за опоздания на пункты КВ. 9 автомобилей имели повреждения кузова, но закончили соревнования.

Прошедшее ралли показало, что автомобили «Москвич» страдают старыми «болезнями». Это — поломки передней подвески (два случая); коленчатого вала у двигателя с повышенной степенью сжатия; выход из строя механизма переключения четырехступенчатой коробки передач (по одному случаю).

Хотя «Волг» было в два раза больше, чем «Москвич», из соревнований выбыла только одна из них (из-за неисправности тормозов). Это говорит о их высокой надежности. Правда, состав экипажей выступавших на автомобилях М-21, был значительно сильнее.

В настоящее время на автомобилях четвертого класса в соответствии со спортивным кодексом ФИА допускаются некоторые переделки. Нам кажется, что поскольку в СССР нет автомобилей типа «Большой туризм» необходимо разрешить на ближайшие несколько лет более существенные переделки, а именно: применение нескольких карбюраторов, изменение выпускного коллектора, передаточного числа главной передачи, передаточных чисел в коробке передач, размера колес, установку дополнительных пружин в задней подвеске и др. Учитывая желательность применения на «Волге» четырехступенчатой коробки передач, можно разрешить для нее переделку этого агрегата.

Такое расширение возможностей подготовки автомобилей четвертого класса позволит нашим заводам и научно-исследовательским институтам создать машины типа «Большой туризм» на базе серийных автомобилей, а также даст возможность опробовать в тяжелых условиях, но все же близких к эксплуатационным, те изменения в конструкции автомобиля, которые в дальнейшем предполагается внедрить серийное производство.

В общем у нас осталось хорошее впечатление от первенства СССР по ралли. Но есть одна претензия к главному судье соревнования Г. М. Соловьеву. Он не помог в сборе материалов для составления технического отчета. Вряд ли надо доказывать, что систематический анализ недостатков автомобилей, участвующих в ралли, может и должен оказать большую помощь в улучшении их конструкции. Хочется надеяться, что в будущем организаторы и судьи соревнований учтут эту необходимость.

Инж. О. МАЙБОРОДА,  
НАМИ

приборы, контролирующие соблюдение заданной средней скорости. Они были выполнены в виде часов со сменной шкалой расстояний для разных скоростей движения.

Условия проведения ралли с каждым годом становятся сложнее. Достижение высоких результатов невозможно без использования спидометров. Эти приборы необходимы не только раллистам. Они понадобятся и при проведении испытаний автомобилей, помогут шоферам, занятым на междугородных перевозках. Словом, отечественная промышленность должна в возможно короткий срок наладить их выпуск.

Наряду со стандартными автомобилями на старт ралли вышли специально подготовленные. Они вызвали большой интерес. Анализ результатов, показанных в дорожных и в основном в скоростных соревнованиях, позволил бы оценить преимущества, которые можно было получить от увеличения мощности и улучшения устойчивости автомобилей. Однако отсутствие бензина А-93 свело на нет эффект, который должно было дать повышение степени сжатия.

Введение дополнительных упражнений по перевозке эстафеты снизило спортивный интерес гонки в районе Кочергина. Это вызвало справедливое недовольство представителей МЗМА, которые модернизировали свои автомобили с целью повышения их устойчивости.

По заявлению участников соревнований, подтверждаемых данными испытаний НАМИ, «Волга» имеет выраженную недостаточную поворачиваемость. При движении на извилистых дорогах со скоростью 100 км/час и выше ею трудно управлять. К тому же высоко расположенные педали тормоза и сцепления и неудачная конструкция сиденья вызывают при длительном движении с высокими скоростями повышенное утомление.

Все автомобили, участвовавшие в соревнованиях, были оборудованы дополнительными противотуманными фарами и многие — фарами-искателями. Жаль только, что применялись самые различные фары, зачастую портивные внешний вид автомобилей. Широкое развитие ралли и автомобильного туризма настоятельно требуют организации у нас производства стандартных противотуманных фар.

Приборы, облегчающие движение по графику, применялись, к сожалению, не на всех автомобилях. На многих из них устанавливались спидометры «со сбрасыванием» или таксометры, дополнительные часы с секундной стрелкой. На нескольких — были смонтированы большие счетные линейки с подсветкой шкалы.

Всего на двух автомобилях, занявших, кстати, 2 и 1 места соответственно по II и III классам, применялись спидометры —



## Заметки участников

### РАЛЛИ — ЭТО ТРУДНО!

Первенство Советского Союза 1960 года по ралли прошло в острой спортивной борьбе. Трасса дорожных соревнований была очень сложной, средние скорости достаточно высокие. Все это позволило выявить сильнейших раллистов страны.

Фактически соревнования начались еще накануне дня старта. Получив маршрутные карты, участники сразу же принялись их изучать и расшифровывать. Всю ночь в коридорах гостиниц и общежитий, где жили спортсмены, не прекращалось движение. Участники советились друг с другом, сверяли, вычисляли, спорили... Особенно «крепкий орешек» попал на втором этапе. Он оказался «сплошной загадкой», разгадать которую можно было бы только находясь на трассе и следя от одного пункта КВ до другого.

Мне не довелось участвовать в соревнованиях на первом этапе. Поэтому я могу поделиться своими впечатлениями лишь об остальных трех этапах.

Неподалеку от Риги, в местечке Ропажи, было проведено скоростное соревнование, которое следовало бы назвать «гонкой в лесу». Дистанция представляла собой пятикилометровый участок извилистой лесной дороги. Ограниченная видимость, глубокие колеи не позволяли развить высокую скорость, так как это было бы сопряжено с большим и неоправданным риском.

Но именно на этом участке я сделал важное для себя наблюдение. Дело в том, что, как показал опыт, «бобельщиков» на трассе собираются только в опасных местах. Значит, можно смелее проходить там, где нет людей. Малейшее же скопление зрителей уже говорит о том, что следят соблюдать осторожность. И эта «примета» оказалась точной.

Говоря о зрителях, хочется теплым словом упомянуть жителей города Прейли. Тут спортсмены останавливались у пункта КВ-3 всего на несколько секунд, чтобы отметить контрольные карты. Но и за этот короткий промежуток времени горожане успевали подобрить участников. Дети дарили нам цветы. Все было так просто и трогательно.

Участок пути от Клайпеды до Каунаса запомнился, пожалуй, тем, что на хорошей асфальтированной дороге уставших водителей стало сильно клонить ко сну. Поскольку заданная средняя скорость здесь была невелика (66,3 км/час), мы останавливались почти у каждого ручья, чтобы умыться и разогнать сон.

Хорошо продумали организаторы соревнований колыбельную гонку в районе Кочергина. Перед опасными поворотами были установлены эстафеты, перевозка которых заставляла водителей снижать скорость.

В заключение хочется отметить отличное обслуживание участников на заправочных пунктах, а также четкую работу судейского аппарата.

Первенство СССР по ралли послужило серьезным уроком для тех, кто считал этот вид спорта чем-то вроде автомобильной прогулки.

В. ХВАТОВ,  
мастер спорта.

## ПО НОВОЙ ФОРМУЛЕ

Мы уже привыкли к тому, что с каждым годом автомобильные ралли становятся все сложней и сложней. И никого не удивило, что первенство нынешнего года оказалось особенно трудным. Чтобы добиться успеха, требовалось в равной мере сочетание высокого водительского мастерства и штурманских знаний от каждого члена экипажа. Это подтверждалось введением формулы А; А + В; В; В + А, регламентированной очередностью прохождения дистанции обоими водителями.

Всё это кажется проще и легче, когда рядом есть напарник, а его на этот раз не было на протяжении почти одиннадцати часов.

Итак, согласно формуле, на первый лесток гигантского цвета трассы отправился водитель А, а я (которому присвоен листер В) проводил его с тревожным чувством. Впереди целая ночь, и лишь на рассвете к А прививается В, и мы станем АВ. Однако некоторые экипажи не довелись произвести этого арифметического действия — одни заблудились, у других вышел из строя автомобиль.

В это раннее промозглое утро площадка на горе улицы Спорта в г. Каунасе напоминала поле аэродрома, а мы — бортмехаников, которые ждут возвращения «своих» машин. То и дело слышатся реплики: «Ну, как твой?», «Что-то не видно» и т. д. Но вот, наконец, на переломе подъема показывается наша машина, и я с нетерпением бросаюсь к ней: не терпится узнать, как пройдена первая часть дистанции, есть ли штрафные очки, сколько было СКВ, а самое главное — как вела себя машина. Ведь впереди еще около сорока часов движения — две тысячи километров пути!

Итак, машина заправлена, можно ехать дальше. Искренне жаль товарищей, которые, так и не дождавшись напарников, провожали нас печальным взглядом. Для них соревнования окончились.

Курс на Ригу, «безразмерных» участки сменяются «размерными», впереди нас ожидают скоростные соревнования. В Риге без особых трудов проскочив узкий извилистый коридор слалома и миновав выходной КВ, берем курс на Ропажи.

Следует отметить продуманную расположившую КВ в крупных городах — это полностью исключило гонку по их улицам.

К сожалению, такой продуманности не было проявлено при выборе участка для дорожной скоростной гонки. Запланированная гонка в районе Ропажи оказалась... пятикилометровым кроссом, на преодоление которого давалось всего 300 секунд. Здесь было все — и занятые крутыми поворотами на спусках и подъемах, и ухабы, и камни, одним словом полный набор того, что необходимо для устройства кросса. Нетрудно понять почему, например, во II классе автомобилей только трем экипажам удалось уложиться в нормативное время.

Настоящая же «дорожная гонка» состоялась двумя часами позже, на участке между 12 и 13 контрольными пунктами времени. Здесь была задана средняя скорость 65,7 км/час, выдержать которую оказалось очень трудно. На каждый километр пути приходилось свыше десяти крутых закрытых поворотов. Не всем экипажам удалось удачно пройти этот

### НА СНИМКАХ:

Вверху:

Чемпион СССР А. Тыкке выполняет упражнение по фигульному вождению.

Внизу:  
Последнее напутствие партнеру перед стартом.  
Фото Ю. Клеманова.



13



ПЕРВЕНСТВО СССР ПО РАЛЛИ

ПЕРВЕНСТВО СССР ПО РАЛЛИ

# РАЛЛИ



## „ЗА МИР И ДРУЖБУ“



На снимках: На трассе ралли в ГДР (вверху) и скоростной стартом на одной из площадей Минска. Внизу — у последнего пункта контроля времени. Фото М. Эбра и мастера спорта В. Егорова.



**В** один из дней середины июня в парке культуры и отдыха имени Юлиуса Фучика в Праге было очень многолюдно. Торжественное убранство и необычная обстановка свидетельствовали о том, что должно произойти необычное событие. Здесь проходил II съезд Сазарм, который подвел итоги проделанной работы и наметил пути дальнейшего развития технических видов спорта в нашей стране. Но не только это явилось причиной царившего оживления. На площадке за дворцом, где проходил съезд, собралось более 70 легковых автомобилей лучших спортсменов, представителей пяти стран демократического лагеря. Им предстояло померяться силами в большом международном автомобильном соревновании. В последний день съезда, в 6 часов утра 18 июня 1961 г. был дан старт ралли «За мир и дружбу».

дению и на равномерность движения. Некоторые этапы ралли включали по 3 гонки, причем в очень сложных дорожных условиях. Если учесть, что отых участников между отдельными этапами, составлявшими в среднем около 800 км, был минимальным, то становится ясным, на каком высоком спортивном уровне проводились нынешние ралли «За мир и дружбу».

### НОВОЕ В УСЛОВИЯХ ЗАЧЕТА

Представители пяти спортивных организаций, принимавших участие в организации ралли, собирались в Праге задолго до их начала. Нужно было как можно лучше подготовить соревнование, использовав накопленный опыт прошлого года.

Условия ралли в 1961 году несколько изменились. Прежде всего на этот раз было решено не устанавливать никаких различий между основными и вспомогательными штрафными очками. Время, которое участники показывали при различных скоростных соревнованиях (гонки и фигурное вождение), а также в соревнованиях на равномерность движения, учитывалось таким образом, что за каждую секунду участник получал  $\frac{1}{100}$  очка. Экипаж, показавший лучшее время, получал меньше всего штрафных очков и лучшую классификацию как по своему классу, так и в общем зачете. Место команд отдельных стран или клубов определялось в зависимости от того, какое место заняли их члены в общем зачете и в своем классе автомобилей.

Может показаться, что условия соревнования составлены в интересах участников, выступавших на автомобилях с большим рабочим объемом цилиндров. Но результаты ралли подтвердили, что успех зависел не только от мощности двигателя и максимальной скорости, но и от маневренности, веса, управляемости и надежности автомобиля.

В ралли «За мир и дружбу» стартовал 71 экипаж. По 15 экипажей представили СССР, Чехословакия и ГДР, 14 экипажей состояли из польских спортсменов и 12 — венгерских. Советские спортсмены выступали на автомобилях «Москвич» и «Волга»; немецкие — на автомобилях «Трабант» и «Вартбург»; Польша была представлена в ралли автомобилями «Сирена», «Варшава» и двумя французскими автомобилями «Симка». Представители Венгрии выбрали в этом году немецкие автомобили «Вартбург» и чехословацкие «Шкоды». И, наконец, чехословацкие пилоты, как всегда выступали на отечественных «Шкодах» и «Татрах».

Всего в соревновании приняло участие 5 национальных и 23 клубных команды.

### ПЕРИПЕТИИ БОРЬБЫ

Сразу же после старта гонщики приняли участие в соревнованиях по фигурному вождению. Здесь неудачно выступили спортсмены советской команды Е. Веретов и В. Щавелев, на автомобиле которых вышла из строя коробка передач. Коробку сменили, но при этом было потеряно столько времени, что на прохождение первого участка протяженением в 150 км в распоряжении спортсменов осталось всего

60 минут. Они приложили героические усилия, чтобы наверстать упущенное, но на контрольный пункт Иглава прибыли все же с опозданием, получив 26 штрафных очков. Этот эпизод, впрочем, не повлиял на результаты команды СССР, поскольку из результатов выступлений шести экипажей засчитываются пять лучших. Но сами спортсмены с первых же километров пути потеряли всякую надежду занять хорошее место.

Первый этап вообще был насыщен событиями. К сожалению, больше всего неудач выпало на долю советских участников. Во время первых гонок на известном мотоциклетном кольце близ Брно многие участники, стремясь завоевать для своей команды лучшее место, ехали на пределе возможного, но некоторые переходили этот предел. Так, на одном из бесчисленных поворотов трассы, повредили свой автомобиль А. Каравышев и А. Бушманис. Хотя они и приложили огромные усилия к тому, чтобы поправить результат, но он все же оказался одним из худших.

Другие гонщики повредили свои автомобили во время гонок по трудному извилистому маршруту у Скального Млина. Там, наряду с другими, потерпел аварию и прошлогодний победитель ралли «За мир и дружбу», мастер спорта, наш соотечественник Вацлав Бобек.

За Братиславой участники пересекли чехословацко-венгерскую границу, приняли участие в гонках у города Гап и проследовали дальше по ровной, но извилистой дороге к финишу первого этапа, — у прекрасного озера Балатон. Общая протяженность первого этапа составила 692 км.

Уже в итоге первого этапа выявились претенденты на победу, имевшие значительный отрыв в количестве очков. Это были, прежде всего, чехословацкие спортсмены Павелка и Мичик, выступавшие на «Татре».

Второй этап прошел более спокойно. Трасса, длиной 876 км пролегала по равнинной местности в Венгрии и два раза пересекала Дунай — один раз у Будапешта, а другой раз на границе Чехословакии и Венгрии. Финиш был в Братиславе. Он не принес значительных изменений в распределении мест.

После короткого отпуска был дан старт третьего этапа, который заканчивался в Лейпциге. Прежде чем достичь финиша, участники должны были пройти 822 км по трассе, изобилующей поворотами, подъемами и спусками. Она пролегала через Брно, Ческе-Будеёвице и Хеб. На дистанции было три скоростных участка — два на территории Чехословакии, в Шумавской области с пыльным и крутым маршрутом, и

Старт финальной гонки на Московском ипподроме.



один — в ГДР, на известном шоссейном кольце Шлейц.

Эти скоростные соревнования стали роковыми еще для одного экипажа, входившего в команду СССР — Саарм и Тыкке, выступавших на автомобиле «Волга». На полной скорости автомобиль занесло, он перевернулся, причем сила удара была такова, что машину подбросило вверх на несколько метров. К счастью, гонщики избежали серьезных ранений. В составе национальной команды Советского Союза осталось пять экипажей.

После третьего этапа на дистанции соревнований остался всего 61 автомобиль. Среди национальных команд первое место занимала команда Чехословакии (31 очко), затем Польша (197 очков) и СССР (225 очков). Среди клубных команд лидировали четыре чехословацкие команды и одна советская (ЦАМК). В личном первенстве пять первых мест занимали чехословацкие экипажи.

Казалось, что четвертый этап не должен внести больших изменений в распределение первых мест. Но на деле вышло по-другому. Во-первых, на скоростной трассе в районе Пеховице прекрасно выступил советский экипаж С. Тенишев — А. Бренцис, показавший лучшее время, и уже в результате этих скоростных соревнований несколько изменилась и таблица личного первенства. Во-вторых, незадолго перед финишем четвертого этапа потребовал ремонт тормозной системы автомобиля лидеров — Павелки и Мичика, и на первое место вышел молодой чехословацкий спортсмен Зденек Мраз, выступающий вместе с опытным Шустром. И, наконец, перед финишем во Вроцлаве спортсменов ожидало еще два «сюрприза». Короткий участок длиной 44 км, труднопроходимый и изобилующий поворотами, участники должны были пройти со средней скоростью 60 км/час. Здесь задержался из-за мелкого ремонта еще один чехословацкий экипаж Фоусек — Хорсак, а экипаж Вязаница — Палачек получил 19 штрафных очков. На финише пришлось выйти из соревнований (в результате повреждения двигателя) экипажу Шмидрака — Форт.

Маршрут пятого этапа проходил через Варшаву, пересекал у Тересполя границу и заканчивался в Минске. Ровные участки советских автострад с безупречным покрытием требовали частой смены участников, имевших за плечами уже тысячи километров. Маршрут имел протяженность 892 км и включал два соревнования на фигурное вождение — на площади в Варшаве и на финише этапа, в Минске.

Вскоре после перехода советской границы все участники ралли собрались на митинг, состоявшийся на площади в Бресте. Митинг был посвящен 20-летию со дня нападения гитлеровцев на Советский Союз. Этот митинг особенно подчеркнул большой политический смысл ралли «За мир и дружбу».

Последний, шестой этап, от Минска до Москвы (729 км) включал четыре различных испытания. Первым было соревнование на фигурное вождение в Минске, вторым — скоростное соревнование на шоссе, третьим — соревнование на движение с постоянной скоростью, и, в заключение, гонки на Московском ипподроме.

Наиболее интересным и трудным было соревнование на движение с постоянной скоростью, проводившееся у Петрищева, недалеко от Москвы. На протяжении 20 км гонщики должны были ехать с установленной средней скоростью — сначала 36 км/час, затем 45 км/час и 72 км/час. На этом участке было расположено 11 контрольных постов, отмечавших точность выполнения условий соревнования до десятых долей секунды. Контроль был закрытым. Допустимый предел отклонения — 5 секунд, а при большем отклонении налагался штраф  $\frac{1}{10}$  очка. Следует отметить хорошую организацию этого заключительного первенства.

### УСПЕХ ЧЕХОСЛОВАЦКОЙ КОМАНДЫ

Торжественной церемонией на ипподроме, сопровождавшейся присуждением специальных призов за это заключительное соревнование, закончились вторые ралли «За мир и дружбу». Они принесли большой успех чехословацким спортсменам, который был тем ценнее, что наши спортсмены имели очень сильных, хорошо подготовленных соперников в лице советских и немецких участников. Особенно сильными показали себя советские спортсмены, сумевшие на последнем этапе, несмотря на все свои предыдущие неудачи, выйти на второе место в общем зачете.

Ралли «За мир и дружбу» 1961 г. сыграло большую роль, как в пропаганде идеи мира, так и в деле развития автомобильного спорта. Что касается спортивной стороны, то это соревнование можно по праву отнести к труднейшим соревнованиям, не уступающим ни по длине трассы, ни по количеству и разнообразию квалификационных испытаний, самым крупным международным ралли, проводимым на первенство Европы. В политическом же отношении, значение ралли «За мир и дружбу» трудно переоценить. Оно внесло большой вклад в дело мира, еще более сблизив и сближив наши дружественные народы, строящие социализм.

Каждое такое соревнование приносит новый опыт как спортсменам, так и организаторам. Необходимо, чтобы весь накопленный опыт был использован при проведении третьих ралли «За мир и дружбу» в будущем году. К этому обязывает значение этих соревнований.

**ЮРАЙ ПОЛИАЧЕК,**  
секретарь международного жюри.  
**МИРОСЛАВ ЭБР,**  
редактор журнала «Свет Мотору».



В этом номере:

В. Сысоев. За новые успехи мотоциклетного спорта!	1
Л. Афанасьев, А. Сабинин. Автомобильному спорту — широкую дорогу!	4
В. Савин. Дело важное, общенародное.	5
Г. Зингер. Ровенские контрасты	7
А. Лис. Этого требует жизнь.	8
Г. Руфанов. Механизаторы.	Vкл.
В. Абрамян. Спортивный ИЖ держит экзамен.	Vкл.
Л. Викторова. На заводе Ильича.	9
Финалы на льду. Б. Конев. Все медалисты из Уфы. В. Липская, А. Силкин. Уральцы аплодируют земляку.	10
М. Голубков, М. Тилевич. Победа в трех столицах.	11—12
Отклики шведской прессы.	13
Р. Чертов. Подготовка автомобиля к ралли.	14
В. Соловьев. «Волга» модели 1962 года.	16—17
Г. Адестов. Изменения в двигателе «Волги».	18
В. Зобин, В. Камерилов. «Тула-200К».	19
К. Лосев. На «Туле» через пески и горы.	20
Перед летним сезоном.	22—23
Водителю — о правилах движения.	24
В. Табаков, А. Пушкарев. Для забычивых водителей.	Vкл.
В. Островский. Отключение аккумуляторной батареи.	Vкл.
А. Деревянко. Кемпинг работает круглый год.	Vкл.
Деловой разговор. К итогам заочной конференции читателей журнала «За рулем».	25
Автолюбители протестуют.	27
Л. Кузнецов. Для единых правил — единые пособия.	26
Новости зарубежной техники.	28—29
П. Евгеньев. Вместе — врозь. Обсуждаем статью «От простого — к сложному».	30
Календарь автолюбителя.	31
Осторожно! Туман!	32

На первой странице обложки: «Дружеская взаимопомощь».

Фото Ж. Граубица. Рига. Снимок отмечен 3-й премией на фотоконкурсе журнала «За рулем».



В честь дня Советской Армии в Эстонии состоялось IV командное зимнее ралли, в котором приняло участие более 120 экипажей, входивших в состав 35 команд.

На снимке: спортсмены готовят в «закрытом парке» машины перед выходом на трассу.

Фото мастера спорта Вл. Егорова.



В Москве и Уфе были проведены международные гонки по льду с участием спортсменов СССР, Финляндии и Швеции.

На снимке: момент соревнований на стадионе в Лужниках.

Фото В. Довгялло.

По инициативе первичной организации ДОСААФ совхоза «Большевик» Минского сельскохозяйственного района многие механизаторы овладели смежными специальностями (см. корреспонденцию на стр. 1 вкладки).

На снимке: активисты ДОСААФ А. Шумяк и В. Добыш проверяют работу отремонтированного ими трактора.

Фото Г. Руфанова.



Спорт в низовых колхозах



## Ралли проводит районный АМК

мены, работающие в автобазах Тимирязевского и Свердловского районов Москвы. Вне конкурса допускалось любое число участников — членов Московского городского автомотоклуба ДОСААФ, выступающих на собственных автомобилях.

Положение было утверждено в районном комитете ДОСААФ, и секция приступила к непосредственной подготовке соревнований.

В автомобильном ралли, как известно, самое сложное — это выбор и оборудование трассы. На заседании главной судейской коллегии было решено выбрать трассу, не особенно удаленную от места старта и финиша, так как возможности ее обслугивания и расстановки пунктов контроля ограничены. Время было зимнее и всем судьям пришлось превратить собственные автомобили в пункты КВ.

По новой классификации можно установить любую дистанцию, однако скорости должны быть в пределах существующих норм. Благодаря этому удалось выбрать довольно интересную трассу протяженностью 370 км, включающую разные по характеру и значению дороги Подмосковья. Самая отдаленная ее часть отстояла от центра Москвы всего лишь на 50 км.

Трасса представляла собой замкнутое кольцо, которое участники проходили два раза, но в противоположных направлениях. В зависимости от заданных скоростей она имела четыре этапа, на ее прохождение отводилось в соответствии с классификацией немногим более 8 часов.

Идея организовать ралли и привлечь к их проведению спортивную общественность возникла у Евгения Борисовны Сохацкой, тренера-инструктора автомобильного спорта. Ее поддержали начальник клуба А. Карецкий и вся автомобильная секция, возглавляемая спортсменами-разрядниками Г. Эльбертом и А. Маренковым.

Участвовать в работе главной судейской коллегии согласились В. Певзнер, Б. Конев, И. Тюков, Б. Темкин, З. Колясинский, имеющие большой опыт в судействе всесоюзных первенств.

Одна из первичных организаций ДОСААФ предоставила в распоряжение клуба автомобиль для выбора трассы.

Когда стало ясно, что идея ралли может воплотиться в жизнь, на заседании автомобильной секции было составлено положение о соревнованиях. Решили провести однодневное ралли, в котором могли участвовать только спортс-

судей: нулевой, второй и четвертый пункты находились в районе старта и финиша, а первый и третий были совмещены — один из них предназначался для первого круга, другой — для второго.

Судейская коллегия тщательно про-думала график работы секретных пунктов. В результате три группы судей поочередно контролировали время в 6 точках. На всех КВ работали спортсмены, которые на этот раз не участвовали в ралли. Среди них были мастера спорта В. Борц, П. Казьмин, Р. Козлов.

Общественники провели большую работу и по подготовке спортивной до-кументации. Трасса была довольно за-путанной, она проходила по дачным поселкам, а необходимого количества детальных топографических карт до-стать не удалось. Поэтому пришлось ограничиться подробным ее описанием в маршрутной карте и схемой маршрута с указанием населенных пунктов. Для упрощения соревнований (среди участников было много новичков) маршрутные документы раздали вечером накануне старта, во время инструктажа. Позаботились организаторы ралли и о спортсменах, выступающих впервые, — для них за несколько дней перед соревнованиями провели подгото-вительные семинары.

В воскресенье, рано утром, 34 автомо-били — «Волги», «Победы», «Моск-вичи» и один «Запорожец» прибыли на место соревнований. После техни-ческого осмотра машины были по-ставлены в закрытый парк. Но вот дан старт. Гонщики проходят испытание «минутной проверки пуска двигателя» и выезжают к нулевому КВ. Сразу же перед дорожными испытаниями они выполняют упражнение «разгон-торможение» на дистанции 200 м. Финиш ск-ростных состязаний служил одновре-менно испытанием на точность останов-ки. На этой же площадке, возвратив-шись с первого круга и получив от-метку на КВ-2, спортсмены участвовали в слаломе.

Из 34-х стартовавших финишировали 29 — совсем неплохо для дебюта. Только у одного из 5 сошедших оказа-лась неисправной машина, остальные сбились с маршрута. Все закончившие дистанцию автомобили не имели никаких повреждений.

Принцип ралли — «постоянство скоро-стии», принятый поскольку среди участ-ников было много новичков и ралли про-водилось зимой, прекрасно себя оправ-дал.

В заключение остается сказать, что классификационные очки завоевали 17 водителей. Некоторым из них это дало право получить спортивный разряд, другие пополнили «запас» очков с тем, чтобы достигнуть этой цели в следую-щий раз.

Вл. ЕГОРОВ,  
зам. главного судьи соревнований,  
судья республиканской категории.



## СТАТЬЯ 1-я

Успех выступления в автомобильном ралли зависит от ряда факторов, но один из них особенно важен. Члены экипажа должны умело выполнять штурманские расчеты, без которых немыслимо движение по маршруту с соблюдением заданных режимов.

Для этого прежде всего надо отличать общие условия проведения ралли, хорошо понимать и применять три их принципа, внимательно изучить положение о соревнованиях, в которых предстоит участвовать.

Штурманская работа состоит из двух частей: подготовительной, проводимой до старта, и оперативной, выполняемой в период участия в соревнованиях.

Основываясь на опыте литовских автомобилистов, регулярно выступающих в последние годы в ралли, мы хотели бы порекомендовать некоторые приемы и методы штурманских расчетов, проверенные на практике.

\* \*

Участвуя в феврале 1961 г. в третьем Всесоюзном зимнем ралли, команда Вильнюсского автомотоклуба двигалась из Тукумса в Ригу. Настроение у нас было хорошее. Указатели подтверждают, что мы движемся в правильном направлении; расстояние до латвийской столицы уменьшалось с каждой минутой. Даже тревожно мигавшие фарами встречные автомобили других команд не вызывали у нас настороженности: мы считали, что эти товарищи перепутали дорогу и едут в Тукумс с другой стороны.

И только попав на Рижское взморье, которое не значилось в маршрутной карте, мы поняли, что заблудились. Вместо того, чтобы ехать в Ригу в объезд, через Калнциемс, мы двигались напрямую, кратчайшим путем.

Совещание было коротким и решение простым: срочно возвращаться обратно и уже по указанной в маршрутке дороге быстрее входить в график.

На предельной скорости вели свои

За последние годы на трассах Литвы проводится все больше соревнований по автомобильному ралли.

На снимке: момент соревнований на кольце Качергина, близ Каунаса.

Фото Ю. Клеманова.



# ШТУРМАНСКИЕ РАСЧЕТЫ В АВТОМОБИЛЬНЫХ РАЛЛИ

машины водители, а их напарники считали минуты, оставшиеся до отметки на пункте KB. Но тут случилась беда: вышел из строя двигатель одной «Волги», выдержавший повышенной нагрузки.

Пришлось буксировать неисправный автомобиль (в командных зимних ралли это разрешается). Не опоздать на пункт KB в связи с этим мы уже не могли.

Из-за чего же мы заблудились, днем, на хорошей дороге? За первые сутки соревнований у нас не было ни одного штрафного очка. Это вызвало самоуспокоение. Члены команды стали менее внимательными — и вот результат.

Заблудиться — значит не только отстать от графика, но и подвергнуть машину и участников соревнований дополнительным нагрузкам и риску при неизбежной после этого гонке. Вот почему к ориентировке на местности по маршрутной схеме (выкопировка с официальной карты), получаемой согласно условиям проведения ралли за 4 часа до старта, нужно готовиться заранее.

Итак, маршрут ясен, проложен на карте, необходимые пометки сделаны на карте и в штурманском журнале. Теперь надо позаботиться о том, чтобы еще до старта наши действия не вызывали пенализации, а на трассе мы могли правильно выдерживать заданный режим движения.

\* \*

На первой странице журнала после получения маршрутной карты записываем план-график действий в предстартовый период. Например:

Вход в закрытый парк — не ранее 12 час. 15 мин.

Выключение двигателя на старте — не позже 12 час. 33 мин.

Пуск двигателя на старте — не ранее 12 час. 35 мин.

Расчетный старт — 12 час. 35 мин.

Подобная предусмотрительность гарантирует правильность действий в предстартовый период.

Запустив двигатель на выходном пункте KB-0, мы уже на дистанции. Очень часто сразу же после старта и отметки на KB-0 проводятся дополнительные состязания (например, фигуристическое выступление). Закончив их, будем считать временем начала движения по трассе не момент отметки на KB-0 (12 час. 35 мин.), а то, в котором учтено нейтрализуемое время. Зная, что оно равно, например, 25 минутам, получим: 12 час. 35 мин. + 25 мин. = 13 час. 00 мин.

Если дополнительное состязание занимает меньше времени, то необходимо «остояться», чтобы не опережать график. А как быть, когда не укладываемся в нейтрализуемое время? Так бывает иногда, например, на заправке. В этом случае надо сделать отметку о причине задержки.

Для расчета движения с заданными средними скоростями ознакомимся с маршрутной картой. В ней режим движения на разных этапах может быть обозначен либо расстоянием и временем прохождения того или иного этапа, либо средней скоростью. Поступаем в этом случае следующим образом.

Там, где в маршрутной карте обозначены расстояние и время прохождения этапа, определяем среднюю скорость по формуле:

$$V_{ср.} = \frac{S}{t} \quad (1)$$

где  $V_{ср.}$  — средняя скорость в км/час;

$S$  — расстояние в км;

$t$  — время в мин.

Допустим, расстояние от KB-12 до KB-13 равно 178,5 км, а норма времени — 4 часа 20 мин. Выделенное для заправки нейтрализуемое время составляет 20 мин.

Карту с отмеченными на ней маршрутами, пунктами KB и KP, местами, требующими повышенного внимания, и

значит, в движении мы будем находиться  $4,20 - 20 = 4$  часа.

Рассчитаем среднюю скорость:

$$V_{ср.} = \frac{178,5 \cdot 60}{240} = \\ = 44,622 \text{ км/час} \approx 44,6 \text{ км/час.}$$

Проставив в соответствующей графе маршрутной карты и в штурманском журнале вычисленные нами средние скорости, увидим, что на этапах, где режим движения задан средней скоростью, графы расстояний и времени останутся незаполненными. Это объясняется тем, что соответствующие данные мы узнаем только после прохождения этапов.

Определив средние скорости, запишем астрономическое время отмечок на тех пунктах KB, время движения до которых нам известно.

Если расчетная отметка на KB-12 была в 17.35, то на KB-13 мы должны отметить через 4.20, т. е. в 21.55.

Сделать это мы можем и несколько раньше, используя указанное в Положении льготное время (в пределах его опережение графика не пенализируется).

Если льгота, к примеру, равна 8 мин. (как было в третьем зимнем ралли), то на KB-13 мы можем отметить в интервале 21.47—21.55. Льготное время нам выгодно иметь в запасе на случай какой-либо непредвиденной задержки. Во всех случаях расчетное время пребывания в пути надо прибавлять ко времени не фактической, а расчетной отметки на предыдущем пункте KB; иначе, отмечаясь с использованием льготного времени, мы будем суммировать отклонения. Сумма их может превысить допускаемую Положением величину опережения графика движения.

Подобную ошибку иногда допускают спортсмены, следующие по графику с допустимым опережением и считающие временем начала следующего этапа фактическую отметку на пунктах KB.

Обработав маршрутную карту, заполняем штурманский журнал. На его страницах, отведенных для каждого этапа, оставляем свободное место для путевых заметок и расчетов.

На соответствующие страницы журнала заносим все необходимые величины, обозначения и применяемый на этом этапе принцип движения. Последний фиксируем для того, чтобы знать, как тактически выгоднее входить в судейский график, если мы из него вышли.

Предположим, что наш автомобиль не имеет специального оборудования (с ним ознакомимся ниже), поэтому предварительно рассмотрим различные методы расчета и контроля движения с заданной средней скоростью.

При равномерном движении с постоянной скоростью автомобиль за одинаковые промежутки времени проходит равные расстояния. Правильность движения в этом случае проверяют сопоставлением расчетных величин с фактическими. Для этой цели можно взять либо время, либо расстояние.

При сопоставлении времени фактического нахождения в пути с расчетным (которое при заданной средней скорости требуется для преодоления пройденного автомобилем расстояния) определяем отклонение от графика.

Подобный метод очень удобен. Но

спортсмены используют его редко из-за отсутствия специальных приборов — спид-пилотов, показывающих расчетное время. Поэтому обычно применяют метод сопоставления расстояний, не требующий сложных приборов. Зная (по спидометру) фактически пройденное расстояние, мы можем найти время, необходимое для его преодоления при движении с заданной средней скоростью.

Сопоставляя расчетное расстояние с фактически пройденным, определим отклонение от графика в километрах.

Например, следуя от пункта KB-12 до KB-13 с высчитанной выше средней скоростью (44,6 км/час), в 18-40 записываем показания спидометра — 26,748 км.

Пройденное расстояние выражается формулой  $S_{факт.} = S - S_{KB-12}$  (2), где  $S$  — показание спидометра в момент проверки;

$S_{KB-12}$  (оно равно 26,683,5 км) — показания спидометра на предыдущем пункте KB-12.

Итак,  $S_{факт.} = 26,748 - 26,683,5 = 54,5$  км.

Время в пути найдем из выражения  $t_{факт.} = t - t_{KB-12}$ , где  $t$  — показание часов (астрономическое время) в момент проверки;

$t_{KB-12}$  — расчетное время отправления с пункта KB-12;

$t_{KB-12} + t_{нейтр.} = 17,35 + 0,20 = 17$  час. 55 мин. Значит,  $t_{факт.} = 18,40 - 17,55 = 45$  мин.

Используя формулу средней скорости (1), определим расстояние, которое мы должны были пройти за 45 минут;

$$S_{расч.} = \frac{V_{ср.} \cdot t_{факт.}}{60},$$

где  $V_{ср.}$  — заданная средняя скорость движения (44,6 км/час);

$t_{факт.}$  — фактическое время в пути (45 мин).

Следовательно,  $S_{расч.} = \frac{44,6 \cdot 45}{60} = 33,45$  км.

Тогда отклонение от графика будет равно:

$$S_i = S_{факт.} - S_{расч.} = 54,50 \text{ км} - 33,45 \text{ км} \approx 21 \text{ км.}$$

Если фактически пройденное расстояние больше расчетного, то налицо опережение графика на 21 км или на

$$t = \frac{60 \cdot S_i}{V_{ср.}} = \frac{60 \cdot 21}{44,6} = 28,25 \text{ мин.}$$

Если учесть льготное время (8 минут), опережение графика уменьшится до 20,25 мин. Значит, надо остановиться, выждать, пока не пройдет это время, чтобы не получить штрафные очки, особенно на пункте СКВ.

Приведенные выше расчеты сложны, отнимают много времени. Выполнять их периодически (через 5—10 мин.) невозможно.

Как же тогда проверять соблюдение режима движения, допустим, через каждые 5 мин., что нередко бывает необходимо? Для этой цели построим заранее график движения на 4 часа с пятиминутными интервалами, в котором определенному времени нахождения в пути будет соответствовать свое расстояние.

27

Для построения графика равномерного движения подсчитаем расстояние, проходимое за 5 минут при движении с заданной средней скоростью, а затем, последовательно умножая это расстояние, скажем на 2, 3 и 5, получим расстояния, проходимые за 10, 15 и 25 минут движение.

Суммируя «время в пути» со временем расчетной отметки на предыдущем KB, а расстояние — с показанием одометра, получим график зависимости астрономического времени от пройденного расстояния. Например, двигаясь со скоростью 44,6 км/час, за первые 5 минут мы должны пройти 3,716 км, за 10 минут — вдвое, а за 15 минут — втройке большее расстояние. Последовательно складывая или умножая число 3,716 км, получаем расчетное расстояние, которое надо преодолеть за все 4 часа движения. Эти действия удобно выполнить на арифмометре.

Определяем допускаемое условиями ралли опережение графика в километрах.

Если за каждую минуту при средней скорости  $V_{ср.} = 44,6$  км/час проходим  $S = 0,743$  км, то за 8 минут преодолеваем расстояние, равное почти 6 км. Это значит, что мы можем двигаться, опережая график на 6 км, не опасаясь получения штрафных очков. Практически же выгоднее не использовать полной льготы, а опережать график на 4—5 км, гарантировая себя от получения штрафных очков на случай возможной ошибки в отсчетах одометров и часов.

Если не было отклонений от заданного маршрута и вообще соблюдался заданный режим движения, то спортсмен не страшен пункты СКВ и KB, расстояния до которых не указаны в маршрутной карте. Однако после отметки на таких пунктах надо обязательно определить по километровым указателям и спидометру расстояние до них, записать его и подсчитать расчетное время отметки. Это необходимо, как уже указывалось, для правильного движения на следующих этапах. Например, нам известны фактически пройденное расстояние до пункта СКВ (37,5 км) и заданная средняя скорость (57,3 км/час). Пользуясь формулой, устанавливаем, что при движении по графику мы должны были находиться в пути

$$t_1 = \frac{60 \cdot S}{V_{ср.}} = \frac{37,5 \cdot 60}{57,3} = 39,27 \text{ мин.}$$

Теперь требуется определить расчетное время нахождения в пути на любом расстоянии от предыдущего пункта KB. Но об этом в следующей статье.

Л. ШУВАЛОВ,  
спортсмен I разряда,  
призер первенства СССР по ралли.  
г. Вильнюс.

Зимнее командное ралли. Оперативный штурманский расчет на местности.



# ШТУРМАНСКИЕ РАСЧЕТЫ В АВТОМОБИЛЬНЫХ РАЛЛИ

СТАТЬЯ 2-я\*

**Расчетное время отметки на любом пункте КВ можно определить, пользуясь таблицами, в которых указано время, потребное для прохождения 1 км при заданных средних скоростях движения от 30 до 79,9 км/час. С помощью этих таблиц, арифмометра и спидометра можно быстро определить расчетное время нахождения на любом расстоянии от предыдущего пункта КВ.**

Расчеты еще более упрощаются, если в пунктах КВ счетчик пройденного расстояния ставить на 0. Иначе говоря, для облегчения работы в пути нужно иметь на автомобиле «дневной» спидометр. Можно установить также на автомобиле вторые часы, показывающие не астрономическое время, а фактическое, прошедшее после расчетной отметки на предыдущем КВ.

В этом случае, при известных заданных средних скоростях, мы еще до старта будем иметь упрощенные графики, составленные в зависимости от интервала времени между проверками.

Подсчет времени движения до пунктов СКВ и КВ тоже упрощается. Выбрав заранее из таблицы время на прохождение 1 км, производим соответствующее умножение на арифмометре и с учетом поправки показаний спидометра определяем пройденное расстояние. Перемножаем эти две величины и получаем расчетное время в минутах. Сопоставив его с показаниями часов, находим отклонение от графика.

Многие спортсмены пользуются предварительно составленным графиком на 3—4 часа движения с заданными скоростями. Еще удобнее соединить его с часами так, чтобы минутная стрелка показывала через каждые 5 или 10 минут расчетное расстояние. Тогда при сопоставлении последнего с показаниями спидометра, можно будет быстро

Автор публикуемой статьи, спортсмен Вильнюсского автомотоклуба ДОСААФ Лев Шувалов несколько лет выступает в автомобильных ралли. В прошлом году он стал чемпионом Прибалтики и завоевал бронзовую медаль в соревнованиях на первенство СССР. Работая на Вильнюсском заводе электросчетчиков, Л. Шувалов одновременно учится в вечернем институте, готовит дипломную работу, тема которой — «Двигатель для спортивного автомобиля».

На снимке: Лев Шувалов готовит двигатель к соревнованиям.

Фото А. Злотникова.

определить отклонение от графика в километрах.

Шкалу расчетного расстояния крепим на часах. Наносим цифры чернилами на ватмане и снизу подсвечиваем для удобного наблюдения при езде ночью. Значения расстояний округляем с точностью до 0,1 км.

Можно составить подобные сменные шкалы заранее на 3—4 часа движения или, заготовив бланки, заполнять их после подсчета средних скоростей в предстартовый период.

После участия в нескольких соревнованиях у нас будет ряд сменных шкал, которые мы сможем использовать на следующих ралли.

Если в соревновании включен участок равномерного движения с заданной средней скоростью, то для его прохождения строим уточненный график, цена делений которого зависит от допускаемого отклонения.

Вот характерный пример. В 1961 году на ралли «Прибалтика» не пенализировалось отклонение от графика в пределах 1 мин. Для поддержания заданной скорости (60 км/час) мы использовались графиком, в котором время в пути подсчитывали в минутах и секундах, а пройденное расстояние — в километрах и сотнях метров. Каждые 15 секунд мой напарник, спортсмен I разряда Юргис Олека, говорил мне, в соответствии с правой шкалой графика, каково расчетное расстояние, округленное до десятков метров, а я, находясь за рулем, в этот момент смотрел на спидометр и определял фактически пройденное расстояние, причем не допускал отклонения более 50 м. Такой же метод нами применялся и в 1960 году на первенстве РСФСР. В обоих случаях контроль времени вели по секундомеру, включаемому при отмашке судьи на старте.

Опыт показывает, что для соблюдения заданной средней скорости можно пользоваться либо таблицами и арифмометром, либо графиками на сменных шкалах, которые надеваются на часы, показывающие время в пути. Последний метод более удобен.

Мы убедились, что при подготовке к ралли помимо таких графиков нужно иметь:

- компас, который в некоторых случаях может пригодиться для определения направления движения;
- спидометр, позволяющий сбрасывать показания счетчика пройденного расстояния, или таксометр с соответствующим тарифом;
- две часы, один из которых должны показывать точное астрономическое время, а другие — время в пути;
- секундомер, необходимый на участках равномерного движения, а также для контроля времени при скоростных состязаниях;

\* Продолжение. Начало см. в «За рулем» № 6.

арифмометр, позволяющий в случае необходимости заменить график и облегчающий различные расчеты в предстартовый период и на дистанции. От применения линеек и других нецифровых счетных приборов мы отказались, так как, пользуясь ими, легко ошибиться.

Для того чтобы обеспечить движение по графику, необходимо заранее выверить показания спидометра по километровым столбам в различных дорожных условиях.

Изменение давления воздуха в шинах и их износ вызывают отклонения. Показания в этом случае будут неправильными, вследствие изменения радиуса качения колеса. Кроме того, показания спидометра могут вообще иметь некоторые отклонения, определяемые качеством изготовления шестерни его привода.

Вот почему первый же этап, «обозначенный расстоянием», используем для «привязки» нашего спидометра к судейскому, по которому определяли расстояние на дистанции. Для этого требуется следовать точно по заданному маршруту и не допускать изменения давления в шинах.

Например, этап от КВ-12 до КВ-13 проходит по хорошей дороге. Судейское расстояние, обозначенное в маршрутной карте, равно 178,5 км. Фактически же расстояние по спидометру нашего автомобиля  $S_{сп}$  составило 182,5 км. Нам известно, что при предварительной выверке по стакилометровым столбам спидометр показывал 102 км. Таким образом, на каждые 100 км по хорошей дороге наш спидометр «прибавляет» 2 км.

Показания его для определения действительного расстояния необходимо умножить на поправочный коэффициент  $K_{сп.факт.}$ , который находим следующим образом.

При предварительной проверке:

$K_{сп.факт.} = \frac{S_{сп.факт.}}{S_{сп.}}$   
где  $S_{сп.факт.}$  (100 км) — действительное расстояние по километровым столбам;  
 $S_{сп.}$  (102 км) — расстояние по спидометру.

Тогда  $K_{сп.факт.} = \frac{100}{102} = 0,98$ .

При проверке на этапе КВ-12 и КВ-13:

$K_{сп.факт.} = \frac{178,5}{182,5} = 0,978 = 0,98$ .

Следовательно, предварительно определенный коэффициент приемлем и для подсчетов в данных соревнованиях, т. е. судейский спидометр был проверен.

Вместе с тем, для поддержания заданной средней скорости, необходимо учитывать ошибку прибора, что несколько усложняет расчеты. Если показания нашего спидометра отличаются от показаний судейского (не соответствуют обозначенному в маршрутной

карте расстоянию), то при корректировке целесообразно использовать другие графики движения, которые составлены с учетом ошибки.

Так, на этапе между КВ-12 и КВ-13 расчетная средняя скорость  $V_{ср.}$  равна 44,6 км/час. Допустим, мы не учтем погрешности прибора, тогда за 4 часа отстанем от графика почти на 4 км, или на 5,4 мин.

Чтобы этого не произошло, умножим величину расчетной средней скорости на поправочный коэффициент  $K_{сп.факт.}$ . Он позволит фактическое расстояние перевести в расстояние по нашему спидометру:

$$\frac{S_{спид.}}{S_{факт.}} = \frac{182,5}{178,5} = 1,022.$$

Для соблюдения заданного режима движения мы должны пройти большее расстояние, выдерживая среднюю скорость не 44,6 км/час, а, с учетом этого коэффициента, 45,6 км/час.

Двигаясь с такой скоростью, за 4 часа проедем по спидометру 182,4 км. Это соответствует фактическому расстоянию 178,7 км ( $S_{спид.} : K_{сп.факт.} = 182,4 : 0,98$ ). Ошибка, вызванная округлением расчетных величин, будет составлять 0,2 км, что вполне допустимо.

Таким образом, зная ошибку спидометра, можно заранее скроптировать расчетные средние скорости и рассчитать соответствующие им графики.

Следует помнить, что в случае боксования ведущих колес показания любого спидометра не будут соответствовать пройденному расстоянию. Это подтверждается следующим примером.

На 2-м зимнем ралли при движении по гололеду показания спидометра, имеющего привод от ведущих колес автомобиля «Волга», были на каждые 100 км больше фактического расстояния на 2—3,5 км. Ошибка увеличивалась, когда повышалась скорость и на извилистых дорогах с многочисленными поворотами. В 1961 году на первенстве Литвы и первенстве Прибалтики спидометр нашего «Москвича-407» на песчаных дорогах с глубокой колеей «прибавлял» вследствие боксования ведущих колес 3,5—4,5 км на каждые 100 км.

Для устранения подобных ошибок некоторые спортсмены применяют привод спидометра от передних управляемых колес.

Таковы «сюрпризы», которые можно ожидать от спидометров.

Часы — прибор более точный. Они работают независимо от дорожных условий, но и их нужно выверять заранее и сверять по радио.

С точными часами, зная и корректируя ошибки спидометра, можно чувствовать себя уверенно.

Какой бы из трех известных принципов ралли мы ни применяли, всегда нужно помнить, что нельзя опережать график на время, превышающее льготное. При использовании принципов ПС и ДР в случае опоздания на какой-либо пункт КВ или СКВ для выдерживания заданной средней скорости необходимо смешать график на величину опоздания от расчетного графика. Новый, смешанный график приобретает для нас силу основного до этапа с принципом ДР или ПР, где опоздание можно ликвидировать либо постепенно (ДР), либо полностью, войдя в судейский график.

Как бы тщательно мы ни готовились к соревнованиям, полностью гарантировать себя от ошибок трудно. Наиболее вероятная из них — отклонение от заданного маршрута.

Если вы своевременно обнаружили, что заблудились, то, возвращаясь назад, запишите величину расстояния до выезда на трассу, чтобы затем, удавив ее, определить расстояние, которое нужно вычесть из показаний спидометра.

В некоторых соревнованиях после прохождения каждого участка дают справку с указанием расстояний до пунктов СКВ и КВ, не обозначенных в маршрутной карте. Получив такую справку, можно после каждого участка подсчитать время отметки у начала следующего участка.

Подсчеты надо делать, пользуясь таблицами и арифмометром. Зная среднюю скорость, расстояние и время, несложно определить время движения на каждом этапе.

Таковы основные приемы штурманских расчетов, которыми мы пользуемся, участвуя в автомобильных ралли. Делаясь своим опытом, мы отнюдь не претендует на непогрешимость суждений. Но хочется верить, что начинающие спортсмены смогут извлечь из него некоторую пользу.

Л. ШУВАЛОВ,  
спортсмен I разряда.  
г. Вильнюс.

## ПОЛЕЗНЫЙ УРОК ОБЛАСТНЫМ КЛУБАМ

### Ралли на первенство Москвы

В июне Молосовский городской автомотоклуб ДОСААФ провел трехдневное областное ралли на первенство Москвы, которое оказалось поучительным для многих участников. Прежде всего было интересно, как первый опыт организации местного лично-командного соревнования, содержащего почти все компоненты автомобильного многооборья, что бывает свойственно лишь крупным ралли Республики или всесоюзного масштаба. Тут были и сложный слалом, и физкультурное вождение, и шоссейные гонки в дневное и ночное время, и соревнования на разгон — торможение, и, наконец, трудная заначительная гонка по размытой дождем и пылью дорожке.

Другой важной особенностью этого соревнования была его «многогодность» — старт принял 66 экипажей, представлявшихся многими организациями. Прежде всего было интересно, как первый опыт организации местного лично-командного соревнования, содержащего почти все компоненты автомобильного многооборья, что бывает свойственно лишь крупным ралли Республики или всесоюзного масштаба. Тут были и сложный слалом, и физкультурное вождение, и шоссейные гонки в дневное и ночное время, и соревнования на разгон — торможение, и, наконец, трудная заначительная гонка по размытой дождем и пылью дорожке.

И, наконец, наиболее ценным в опыте москвичей явилось то, что трасса, не уступающая по длине дистанции и сложности конфигурации трассам крупных всесоюзных ралли, была проложена лишь строго в пределах одной Московской области, что очень поучительно для организаторов подобных соревнований областного и районного масштабов. Правда, здесь не обошлось без ошибок — некоторые участки трассы оказались через скользкими, почти «кроссовыми», что в сочетании с дождливой погодой привело к большому отставанию участников в ходе соревнований (более 50 процентов стартовавших экипажей сошли с дистанции).

В командном зачете победил сильный коллектив Добровольного спортивного общества «Труд», на второе место вышла команда ДОСААФ. Среди команд районов столицы лучшей оказалась команда Ждановского района. В зачете по низовым коллективам первое место заняла третья команда Московского завода малолитражных автомобилей.

Ю. КЛЕМАНОВ.



На трассе московского ралли.  
Фото участника соревнований,  
мастера спорта В. Егорова.



18 Советское ралли 2015

# ПО ОБЛЕДЕНЕЛЫМ ТРАССАМ ЭСТОНИИ

Для многих команд четвертое зимнее ралли практически началось задолго до старта. Командам Молдавии, Азербайджана, Ярославля, Горького и Львова пришлось проехать по обледенелым зауженным дорогам не одну тысячу километров до Таллина, преодолевая снежные заносы и прочие трудности дальнего пути. Но все команды выдержали это не-программное испытание, за исключением опоздавшего к старту ралли коллектива НАМИ на «Запорожцах». Правда, престрик автомобилия «Запорожец» от этого нисколько не пострадал — ведь прибыла же вовремя из Запорожья молодежная команда завода «Коммунар», все шесть участников которой являются спортсменами 2-го разряда!

В четвертом зимнем ралли участвовало 35 команд, тогда как в первом их было всего восемь. Среди участников на этот раз насчитывалось 40 мастеров спорта и 74 перворазрядника. Если сопоставить эти цифры, то станет ясно, что зимнее ралли не только входит в традицию, но и становится крупнейшим спортивным событием на уровне первенства страны.

Уместно также вспомнить, что прошлогоднее зимнее ралли являлось таковым лишь по названию — участникам его, как известно, довелось увидеть снег только кое-где в оврагах и низинах. На сей раз снега было более чем достаточно. Порой он образовывал на дорогах высокие снежные коридоры. Необычно сильные для Прибалтики морозы ударили внезапно после оттепели, и, хотя на этот раз фигурного вождения на льду не было, каток с лихвой заменили покрывшиеся ледяной коркой трассы Эстонии.

Треволнения спортсменов начались уже в закрытом парке: двигатели, почти сутки простоявшие на морозе, не заводились. Но это было отнюдь не самой большой трудностью. Гораздо труднее пришлось вскоре после старта, когда в таллинском парке «Кадриорг» участникам пришлось преодолевать два кроссовых кольца и скоростной подъем. Здесь и сказались тренированность экипажей, умение спортсменов вовремя оказать помощь друг другу.

По-разному поднимались в горы машины, сопровождаемые то одобрительными, то ироническими возгласами болельщиков. Одни брали подъем уверенно, своим ходом, другие — с посторонней помощью, нередко скатываясь назад. Это препятствие сразу определило лидеров и аутсайдеров соревнования. В числе последних оказалась и сильная команда НАМИ, победившая в прошлогоднем зимнем ралли; в то же время дебютанты — раллисты завода «Коммунар» на «Запорожцах» — вполне удачно преодолели препятствие. Их маленькие, юркие автомобили легко взирались на вершину холма.

Не успели спортсмены перевести дух после трудного подъема, как их ждало новое серьезное испытание. Дело в том, что расположение КВ-1 не было тщательно продумано, а норма времени на прохождение отрезка до него не соответствовала возможностям экипажей в создавшейся обстановке (чтобы преодолеть расстояние в 35 километров, было отведено 55 минут, но за это же время нужно было провести еще три дополнительных сектора). Положение усугублялось тем, что из-за плохой разметки трассы и нервозной работы судей шедшая впереди команда заблудилась. В результате более половины команд получили на этом КВ штрафные очки, оказавшиеся для некоторых единственными за все соревнования.

Когда ночью в штабе ралли были подведены итоги первого круга, выяснилось, что с запасом в 4 очка лидирует команда таксомоторного парка города Пярну. Далее с разрывом в одно очко следовали команды Тарту, МЗМА и Таллинского автомотоклуба ДОСААФ.

Заправившись в установленном районе, команды после слалома и известного уже им скоростного подъема выходили на второй круг. Несмотря на то, что была ночь, некоторые коллективы попытались улучшить свое турнирное положение. Но это не всем удалось. Например, вторая команда МЗМА проявила излишнюю торопливость: машины стартовали почти без интервала. Стоило первой забуксо-

вать, как идущая за ней была вынуждена остановиться, и в результате вся команда, получив 35,02 очка, пополнила группу аутсайдеров.

Трасса второго круга оказалась очень сложной. Здесь, где-то по дороге на г. Тарту, заблудились досаафовцы г. Киншнева. Опоздав более чем на час, команда выбыла из борьбы.

В Тарту гонщики ждали новое испытание: опять подъем на холм, на этот раз еще более крутой и скользкий. Хотя участникам предшествующих зимних ралли он был хорошо знаком, преодолеть его смогло лишь менее половины команд. Даже команда таксомоторного парка г. Тарту, шедшая на втором месте, с трудом завершила подъем, потратив на это 260 секунд. Повторив ошибку второй команды МЗМА, выбыл из лидирующей группы еще один спортивный коллектив, претендовавший на первое место, — команда Таллинского АМК. Блестяще, за 43,8 секунды, преодолели подъем московские спартаковцы. Однако, имея 18 штрафных очков за «дорогу» и 24 за подъем в парке «Кадриорг», они не смогли заметно улучшить свое турнирное положение. По-прежнему хорошо складывались дела у команды спортсменов Пярну. Показав на этом подъеме четвертый результат (87 секунд), они по сумме зачетных очков продолжали лидировать в соревновании. На второе место с разрывом в 10 очков вышла команда Московского автомотоклуба ДОСААФ.

Неплохие шансы на третье призовое место могли бы иметь раллисты Горьковского автозавода, если бы не 3 дорожных очка, полученные ими на дистанции первого круга. К концу второго круга к горьковчанам вплотную приблизилась первая команда МЗМА, как бы подстегнутая неудачами своего второго коллектива.

Третий круг, который опять начался с подъема у дома Петра I в парке «Кадриорг», еще больше обострил борьбу. Преодолев подъем за 34 секунды, закрепила свое лидирующее положение команда Пярну. Неудача постигла здесь сильную команду рижских досаафовцев, составленную почти целиком из чемпионов и призеров страны, — А. Бушманиса, А. Карамышева, А. Швачко и А. Дамбиса. Пытаясь форсировать преодоление



Хорошо зарекомендовали себя впервые принявшие участие в зимнем ралли автомобили «Запорожец».

На снимке: двигаясь по обледенелой трассе ралли, «Запорожец» попал в глубокий снег, но вскоре усилия экипажа помогли ему продолжить соревнование.

препятствия, они повторяют ошибку, совершенную до них уже двумя командами, и в результате едва укладываются в контрольное время.

Дальше трасса последнего круга повторяла маршрут первого, только в обратном направлении. Здесь окончательно подтвердилось превосходство команды Пярну. Под занавес команда научно-технического таксомоторного парка оттеснила команду Московского автомотоклуба и заняла второе место.

Зимнее командное ралли на трассах Эстонии прошло успешно и было насыщено острой спортивной борьбой. Однако не пора ли уже подумать о расширении географии этого полезного вида автомобильных соревнований? В свое время на страницах журнала «За рулем» поднимался вопрос о превращении зимнего командного ралли во всесоюзное (а может быть, и международное) ралли «Русская зима». Четырехлетний успешный опыт проведения зимнего ралли наглядно свидетельствует в пользу этого предложения. Но если уж «Русская зима», то и проводить соревнование нужно в соответствующих климатических условиях, проложив его трассу в средней полосе России. Это придаст зимнему ралли подлинно характерные для него черты и еще больший размах.

**Мастер спорта Вл. ЕГОРОВ,  
нештатный корреспондент  
журнала «За рулем».**

## Приз журнала „За рулем“ у Ю. Сидорова

В один из последних дней зимы Центральный московский инподром стал ареной захватывающей спортивной борьбы на льду. Здесь состоялся большой спортивный праздник, посвященный выборам в Верховный Совет СССР. На старт соревнований вышли сильнейшие гонщики Москвы, оспаривавшие специально учрежденный приз журнала «За рулем».

Для того чтобы выиграть этот приз, требовалось победить по крайней мере трижды: сначала надо было выйти в полуфинал (а затем в финал) в своем классе автомобилей. Победитель в каждом классе получал право бороться за главный приз в общем финальном заезде.

Прошедший перед стартом мокрый снег образовал на трассе «масло» и усложнил условия соревнований. Даже

автомобили, снабженные стальными шипами и цепями противоскольжения, часто заносило, иногда выбрасывало на снежный барьер.

Первыми померялись силами гонщики на спортивных автомобилях группы «Б» («Москвич»). В итоге трех предварительных заездов в финал вышли шесть спортсменов. Среди них были мастера спорта В. Щавелев, Н. Сучков и третьеразрядник Ю. Козлов.

Отлично провела всю гонку, Виктор Щавелев эффектным броском на вираже обошел Н. Сучкова, затем на прямой увеличил просвет и, финишировав первым, стал одним из претендентов на приз журнала «За рулем».

В группе «Б» вперед сразу вышел перворазрядник Ю. Марков. Это был, пожа-

*SovietRally.ru*

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