

СОВЕТСКОЕ РАЛЛИ



ЗА РУЛЁМ

К новым достижениям,
к новым рекордам,

ИСТОРИЧЕСКИЙ ВЫПУСК: ЛИСТАЕМ СТРАНИЦЫ
ЖУРНАЛА "ЗА РУЛЁМ" (ВЫПУСК №3)

Наш самодеятельный

Три года существует автотоклуб Челябинского металлургического завода и уже вторично завоевывает переходящее Красное знамя областного комитета ДОСААФ. Только в 1961 г. в клубе подготовлено 300 шоферов-профессионалов и 26 любителей, 186 мотоциклистов. 818 человек получили помощь в изучении новых правил движения.

Большое место в жизни клуба занимает спортивная работа. В секции под руководством опытного тренера перво-разрядника Ю. Левитина занимается 18 человек. Большинство уже сами имеют разряды. Токарь Н. Шкоркин, подручный сталевара В. Бадюлин, сварщик В. Авдеев, бригадир крановщиков А. Иванова не раз побеждали на районных и областных соревнованиях.

Традиционными стали организуемые клубом многодневные мотопробеги. В прошлом году спортсмены преодолели 5000 км по маршруту Москва — Челябинск — Москва. По поручению руководства завода и общественных организаций они посетили предприятия, делающие оборудование для ответственного заказа, выполняемого челябинскими ме-

таллургами, — стана 2300 — и договорились о срочных поставках.

Основа успехов клуба — организационная и воспитательная работа, которую проводит совет, возглавляемый офицером запаса М. Рудерманом. Во всей своей деятельности совет опирается на актив. Большую помощь он получает от дирекции завода, парткома и комитета ДОСААФ. Сейчас уже окрепла материальная база клуба. Это хорошо оборудованные учебные классы, ремонтные мастерские, гараж, 4 учебных автомобиля, 16 спортивных, 2 транспортных и 6 учебных мотоциклов. Ни один день не пустуют классы, не простаивают машины. А ведь начинали мы с того, что в металлоломе отыскивали детали, необходимые для учебных целей, своими руками делали пособия и мебель, восстанавливали мотоциклы, приводили в порядок помеще-

ние.

Многое по силам людям инициативным и любящим спорт.

А. ФРАДКИН,
председатель комитета ДОСААФ
Челябинского металлургического завода.
г. Челябинск.

Ралли на первенство клуба

Готовясь достойно встретить V съезд ДОСААФ, Калининградский автотоклуб Московской области провел однодневное автомобильное ралли, в котором приняло участие более 60 спортсменов, прошедших дистанцию 500 км по дорогам Московской и соседних с ней областей.

Вместе с членами Калининградского автотоклуба в ралли участвовали и гости — спортсмены Московского завода малолитражных автомобилей, Московского городского автотоклуба и

столичных автобаз. В ходе соревнований 34 спортсмена выполнили нормы спортивной классификации.

Победу в личном зачете по группе автомобилей «Волга» и «Победа» одержал Ю. Блохин, по группе «Москвич» и «Запорожец» — Л. Жаринов. Среди спортсменов, выступавших на грузовых автомобилях ГАЗ-51, первенствовал В. Феллер.

В. ЕГОРОВ,
мастер спорта.

Московская обл.

Соревнуются автомобилисты столицы

В конце апреля на площадке перед Северным входом ВДНХ было разыграно первенство Москвы по фигурному вождению автомобилей.

Комплекс упражнений был очень сложным, поэтому немногим участникам удалось пройти всю дистанцию без штрафных очков.

Соревнования продолжались более 4-х часов. В личном зачете на первое место в группе автомобилей «Москвич» вышел спортсмен I разряда Э. Лифшиц. Он закончил дистанцию за 112 секунд, не получив при этом ни одного штрафного очка. В группе автомобилей «Волга» и «Победа» первенствовали соответственно Н. Ерохин и В. Груздев.

В командном зачете победу одержала команда ДСО «Труд» (2341 очко); среди низовых коллективов лучшей была команда спортклуба Московского завода малолитражных автомобилей (611 очков).

В. ХВАТОВ,
мастер спорта.

Момент соревнований.
Фото автора.



Ралли на первенство Калининградского АМК. Пункт КВ на окраине г. Ногинска.

Фото мастера спорта В. Егорова.

Юные картингисты

Таллин... Неподалеку от городской ратуши на бульваре Эстония высится старинное здание школы-одинадцатилетки № 2. Оно расположилось как бы на маленьком стадионе. Со всех сторон школу окружают теннисные корты, волейбольные площадки, беговые дорожки и другие спортивные сооружения. Славится она в республике своими спортивными успехами. Есть в ней и свои мастера спорта, а в различные спортивные секции вовлечено более половины учащихся. О спортивных успехах школьников свидетельствуют большие застекленные стенды, заполненные спортивными трофеями. И вот совсем недавно к ним прибавился еще один — за успех в соревнованиях по картингу.

Наш корреспондент побывал в школе. Он убедился, что успехи юных досаафовцев в этом молодом техническом виде спорта не случайны. Ведь с 9-го класса ребята с увлечением изучают автодело, занимаются моделизмом; здесь создана секция автодела, члены которой изготовили макеты различных узлов и деталей автомобилей. Появился в школе и свой «автомобильный парк» — на первомайской демонстрации прошлого года колонну школьников возглавил построенный их руками трехколесный микроавтомобиль, названный «малюткой».

Большой друг школьников — второй секретарь горкома партии Б. М. Карченкин. Это он познакомил ребят с конструкцией карта, который построили школьники старших классов.

Тесно стало школьникам-автолюбителям в прежних рамках. Теперь они создали самодеятельный клуб — первый среди школ Эстонии. Активно действуют в нем кружок по изучению автомобиля и ряд секций — автомодельная, учебных пособий, картинга, автотоспорта.

В начале года в Таллине состоялась товарищеская встреча картингистов города с рижанами. В этой встрече большой успех выпал на долю эстонских школьников. Выступая на своей машине в разных заездах, Тойво Сапас занял первое место, а Петер Килемит — третье. Но в ходе соревнования выявились и недостатки их первенца: неудачно расположенный двигатель плохо охлаждался, а двойная рама и колеса от мотороллера несколько утяжелили машину.

Сейчас, когда накоплен опыт, школьники решили создать еще несколько картингов.

Е. ВЛАДИЧ.

г. Таллин.



В ожидании старта.



ПОДГОТОВКА АВТОМОБИЛЯ К РАЛЛИ

Статья вторая*

Техническое состояние ходовой части подготовленного к ралли автомобиля «Москвич» проверяют, определяя путь свободного качения по инерции («выбег») на гладком асфальтированном шоссе со скорости 50 км/час до полной остановки. У исправного «Москвича» он должен быть равен примерно 420—450 м.

Если «выбег» окажется меньше этой величины, нужно вновь тщательно проверить давление воздуха в шинах, углы установки передних колес, затяжку подшипников ступиц колес, а также вязкость трансмиссионных масел. Необходимо установить, не задевают ли накладки тормозных колодок за барабан. Кроме того, целесообразно проверить еще ряд данных, определяющих техническое состояние и динамические качества автомобиля. Вот какими должны быть эти данные для исправного «Москвича» со стандартным (нефорсированным) двигателем:

Время прохождения 1 км при разгоне с места с переключением передач — не более 48 сек.

Время разгона с места с переключением передач до скорости 100 км/час — не более 45 сек.

Путь и время разгона на прямой передаче с начальной скоростью 20 км/час: до 40 км/час — не более 100 м (12 сек.); до 60 км/час — не более 280 м (24 сек.); до 80 км/час — не более 550 м (37 сек.); до 100 км/час — не более 1050 м (55 сек.).

Путь торможения с начальной скорости: 30 км/час — не более 6 м; 50 км/час — не более 16 м. Начало «отдачи» генератора — при скорости движения не более 25 км/час. Максимальная величина тока генератора — 16 а при движении на прямой передаче со скоростью, не превышающей 40 км/час.

Первые три из перечисленных выше показателей, естественно, улучшаются, если будут применены форсированные двигатели.

Убедившись в исправности автомобиля, целесообразно дополнительно оснастить его.

Осенью в сильные дожди или зимой при большом снегопаде отдельные участки дистанции ралли могут оказаться труднопроходимыми. Бывают случаи, когда участвующий в соревнованиях автомобиль по той или иной причине вообще сходит с трассы. Чтобы встре-

Размещение штурманского оборудования в кабине автомобиля «Москвич-407».

тить такие осложнения во всеоружии, желательно снабдить автомобиль простейшими средствами и приспособлениями для повышения проходимости и для самовытаскивания.

В командных соревнованиях по ралли разрешается взаимопомощь членов команды. Автомобиль, лишившийся возможности двигаться самостоятельно из-за какой-либо неисправности, может быть взят на буксир любым другим автомобилем, входящим в состав данной команды. При этом должна сохраняться заданная графиком скорость движения. Такое требование, естественно, предусматривает применение только жесткой сцепки.

Для того чтобы можно было перевести жесткий буксир в кузове автомобиля, его делают составным из двух частей длиной по 1600 мм каждая. Обе части изготовляют из стальной трубы диаметром 35—45 мм с толщиной стенки 2 мм. Перед применением их свинчивают друг с другом.

В наружные торцы труб ввернуты и законтронены гайками наконечники правой рулевой тяги автомобиля «Москвич». Шаровой палец наконечника конусной частью вставляют в соответствующее отверстие кронштейна, жестко закрепленного в передней части рамы буксируемого и в задней части кузова буксирующего автомобиля. Палец крепится шплинтовой гайкой.

В качестве кронштейнов можно использовать правый рычаг рулевой трапеции автомобиля «Москвич» или левую (короткую) тягу рулевого управления.

Жесткая сцепка такой конструкции позволяет длительное время буксировать «Москвич-407» со скоростью до 75 км/час.

В условиях ралли, когда экипаж автомобиля обязан поддерживать график движения независимо от времени суток и при любых изменениях метеорологической обстановки, стандартные осветительные приборы «Москвича» недостаточно эффективны.

Вот почему необходимо прежде всего установить противотуманные фары. Можно использовать оптические элементы противотуманных фар автомобиля «Чайка», разместив их на облицовке радиатора. Если для оптических элементов изготовить специальные кожухи (корпуса), то можно установить фары над бампером при помощи дополнительных кронштейнов. При любом способе монтажа они должны располагаться по высоте примерно на уровне подфарников.

Желательно снабдить противотуманные фары специальными лампами, колбы которых окрашены в желтый цвет. В качестве противотуманной можно применить дополнительную фару ФГ-16-А автомобиля ГАЗ-69. Ее следует установить на кронштейне несколько выше переднего бампера.

Эти же фары используются в качестве прожектора-искателя, служащего для дополнительного освещения дороги и указателей на перекрестках дорог. В этом случае фара устанавливается на правом крыле автомобиля. Можно также установить ее в передней части крыши — сбоку, либо посередине.

Второй вариант, выполняемый с ручкой управления в кузове, предпочтительнее. Но в этом случае необходимо делать сквозные отверстия в крыше автомобиля, что не всегда желательно. Шаровой шарнир кронштейна фары, поставленной на крыло, также позволит направлять луч света в нужном направлении — на обочину дороги, дорожные указатели и километровые столбы. Фару на крыло устанавливают так, чтобы член экипажа, сидящий справа, мог свободно дотянуться до нее, высунав руку через открытое окно двери.

Все дополнительные осветительные приборы должны включаться только раздельно и использоваться по мере возможности одновременно, во избежание разрядки аккумуляторной батареи.

В помощь автомотору

Тумблеры для включения дополнительных ламп внутреннего освещения, в частности столба с картой местности, а также для фары-искателя желательно располагать с правой стороны панели приборов, а для включения противотуманных фар — с левой стороны.

Рекомендуется установить под капотом двигателя более сильный звуковой сигнал (например, с автомобиля «Победа») или применить спаренные стандартные сигналы «Москвича-407». Поскольку два параллельных включенных сигнала расходуют ток сравнительно большой величины и из-за этого не исключена возможность спекания контактов выключателя, рекомендуется подсоединить их посредством реле включения. Кроме того, в цепь основного выключателя нужно ввести последовательно соединенный с ним второй выключатель (двухпозиционный, фиксирующий) и расположить его на видном и легко доступном для водителя месте. При въезде на территорию населенных пунктов и при подъезде к контрольным пунктам второй выключатель устанавливается в положение «выключено». Это гарантирует от получения штрафов очков за нарушение правил дорожного движения вследствие случайного задевания за кольцо включения сигнала.

Как известно, движение автомобилей по трассе ралли происходит непрерывно ночью и днем с заданной графиком скоростью. Члены экипажа должны всегда достаточно точно знать, как выдерживается этот график. Рекомендуется двигаться на участках трассы между соседними пунктами КВ, заранее устанавливая в начале участка стрелку автомобильных часов на 12, а показателем счетчика пробега спидометра — на ноль. Это освободит штурмана от длительных расчетов, и он будет постоянно видеть, какое расстояние пройдено автомобилем за определенное время. Однако современные автомобильные спидометры имеют лишь один суммарный счетчик пройденного расстояния, показания которого не могут быть «сброшены» на ноль. Вот почему крайне желательно установить второй спидометр, лишенный этого недостатка. Такой спидометр СП-105 для спортивных мотоциклов выпускает Владимирский завод «Автоэлектронприбор».

Для применения на автомобиле необходимо заменить в корпусе спидометра ведомую и ведущую шестерни. Можно взять для этой цели соответствующую пару шестерен спидометра «Волга». Необходимость в такой замене вызвана тем, что стандартизированные коэффициенты оборотности (число об/мин) гибкого вала на 1 км пройденного пути мотоциклетных и автомобильных спидометров различны.

Правильность показаний спидометра СП-105 проверяют в контрольном заезде, наблюдая за километровыми столбами дороги. При испытании давление в шинах задних колес должно составлять 1,9 км/см².

Спидометр СП-105 удобно располагать с левой стороны на кожухе рулевой колонки. Если же экипаж состоит из двух водителей, спидометр можно закрепить на панели приборов несколько правее (или левее) замка зажигания. Это позволит обоим членам экипажа наблюдать за показаниями.

Гибкий вал привода отъединяют от основного спидометра и присоединяют к дополнительному. При этом нужно избегать изгибов оболочки вала с малыми радиусами. Рекомендуется иметь в комплекте возимых в автомобиле запасных частей новый гибкий вал привода спидометра.

Спидометр СП-105 можно использовать с левой стороны на кожухе рулевой колонки. Если же экипаж состоит из двух водителей, спидометр можно закрепить на панели приборов несколько правее (или левее) замка зажигания. Это позволит обоим членам экипажа наблюдать за показаниями.

Гибкий вал привода отъединяют от основного спидометра и присоединяют к дополнительному. При этом нужно избегать изгибов оболочки вала с малыми радиусами. Рекомендуется иметь в комплекте возимых в автомобиле запасных частей новый гибкий вал привода спидометра.

* Окончание. См. журнал «За рулем» № 3 за 1962 г.

Другой дополнительный штурманский прибор, которым нужно оборудовать автомобиль, — часы, а точнее — двое часов. Они устанавливаются на дuple времени (12 часов) в начале каждого контрольного участка трассы. Хорошо, если такие часы имеют секундомер с индивидуальным пуском или в крайнем случае секундную стрелку, двигающуюся по большому кругу шкалы. Очень удобны авиационные часы АЧХ. Их укрепляют на панели приборов так, чтобы можно было без труда перевести стрелку, включать и выключать секундомер.

Другие часы устанавливают на астрономическое время. В ходе соревнований не переводят их стрелки, а лишь корректируют показания времени по сигналам, передаваемым по радио. Для этой цели вполне пригодны стандартные часы 51-ЧТ, которыми оснащаются в настоящее время автомобили «Москвич». Если автомобиль постоянно используется для спортивных целей, то лучше часы укрепить на панели приборов шурупами или на специальном кронштейне. Можно, однако, сохранить и заводскую установку часов — над зеркалом заднего вида.

Для освещения шкал спидометра и часов монтируют лампочки подсветки. Используют для этой цели патроны с лампочками освещения щитка приборов.

Чтобы меньше утомлялись глаза водителя, рекомендуется окрасить лампочки зеленой тушью, чернилами или специальной краской.

При оборудовании места штурмана нужно предусмотреть освещение столба (полки) для записей, расчетов и чтения карты в вечернее время. Оно должно не мешать находящемуся за рулем водителю следить за дорогой. В качестве таких осветительных приборов могут быть использованы фонарь освещения багажника автомобиля «Волга», который крепят на панели приборов. Пригоден для этого и опознавательный фонарик с рассеивателем зеленого цвета, применяемый на такси.

На рисунке видна дополнительно устанавливаемая на панели приборов розетка для подключения переносной лампы. Последней можно пользоваться, выставляя ее через открытое окно двери для освещения стрелочных указателей направления дорог, наименований населенных пунктов и т. п. Поэтому лампа должна быть достаточно мощной и давать направленную луч света. Наиболее удачна переносная лампа, состоящая из пластмассовой рукоятки с выключателем и небольшого оптического элемента, т. е. рефлектора, лампы и плоского стекла в сборе.

В общем комплексе ралли приобретают все большее значение дополнительные скорости соревнований, требующие соответствующей подготовки автомобиля.

Важнейшим фактором, определяющим успех выступления в скоростных соревнованиях, является эффективная мощность двигателя. Вот почему этому вопросу надо уделить особое внимание.

Как известно, увеличение мощности стандартного двигателя может быть достигнуто в основном двумя способами: повышением степени сжатия и улучшением наполнения цилиндров горючей смесью. Чтобы довести степень сжатия в двигателе «Москвич-407» до 8,0—8,1, нужно уменьшить объем каждой камеры сгорания с 51—53 см³ до 46—48 см³. Достижению этого фрезерованием нижней, прилегающей к блоку цилиндров, плоскости головки цилиндров. Толщина снимаемого металла должна быть 1,5—2,0 мм.

Для того чтобы не заменять на двигателе стандартные толкающие штанги коромысел клапанов (они оказываются на 1,5—2,0 мм длиннее, чем требуется, вследствие уменьшения высоты головки цилиндров), нужно изготовить стальные шайбы, прошпильвать их до требуемой толщины и подложить под стойки осей коромысел. В одной из шайб следует сделать отверстие для прохода смазки из масляного канала.

Перед началом форсировки целесообразно проверить общее состояние и степень износа деталей шатунно-поршневой группы. Для этого «прослушивают» двигатель на различных режимах работы, определяют компрессию, а также расход масла на пробеге 250—300 км (у исправного двигателя он не должен превышать 100—125 г на каждые 100 км).

Компрессию в цилиндрах рекомендуется замерять при 300—350 оборотах коленчатого вала в минуту. Она не должна быть ниже 7 кг/см².

Чтобы улучшить наполнение цилиндров, рекомендуется во впускном и выпускном трубопроводах максимально снизить гидравлическое сопротивление протеканию свежей смеси и отработавших газов. Для этого применяют зачищенные (типа шифовальных) машинки с электроприводом. Ими же целесообразно механически обрабатывать кромки отверстий и газовые каналы в головке цилиндров. Важно также, чтобы впускные и выпускные каналы в трубопроводах и в головке цилиндров полностью совпадали. Полезно несколько укоротить направляющие для стержней впускных клапанов. Это дополнительно понизит сопротивление во впускном и выпускном трактах.

Максимальная скорость движения автомобиля «Москвич-407» может быть увеличена на 1—2 проц., если отключить воздушный фильтр от карбюратора, отсоединив соответствующий конец воздушного шланга. Такой способ, естественно, не приемлем, когда скоростные соревнования проводятся на ипподромах или на пыльных дорогах. Количество абразивных частиц, проникающих с пылью в цилиндры двигателя в подобных условиях, достаточно, чтобы вывести двигатель из строя в течение одного ралли.

Улучшения наполнения цилиндров горючей смесью можно добиться, применив карбюратор К-59И, имеющий жиклеры с увеличенными (по сравнению с карбюратором К-59) сечениями и смесительную камеру несколько большего диаметра. При использовании его нужно предварительно увеличить диаметр отверстия во фланце впускного трубопровода и в прокладке, устанавливаемой между последним и фланцем карбюратора.

Форсированный указанными выше способами двигатель автомобиля «Москвич-407», если к тому же заменить на нем стандартные свечи зажигания специальными (типа А9Б, ВКС24 или РА1-230) и применить бензин с октановым числом не ниже 80, способен развивать мощность 51—52 л. с. (при 4500—4600 об/мин) и крутящий момент 9,5—9,6 кгм (при 2500 об/мин).

Дальнейшую форсировку путем улучшения наполнения цилиндров горючей смесью можно осуществить, устанавливая либо два карбюратора К-59, либо четыре карбюратора мотоциклетного типа. Так, при повышении до 8,0—8,1 степени сжатия использование двух карбюраторов К-59 позволяет довести мощность до 54—56 л. с., а крутящий момент — до 9,8—9,9 кгм. Если соответствующим образом подобрать жиклеры, хорошие результаты дает также применение двухкамерных карбюраторов К-84 Московского карбюраторного завода. Надо только иметь в виду, что во всех этих случаях требуется изготовлять специальный впускной трубопровод, обеспечивающий крепление фланцев карбюраторов.

Названное выше увеличение мощности форсированного двигателя в основном достаточно для автомобилей «Москвич-407», которые должны участвовать в скоростных соревнованиях. Имеющиеся другие резервы форсировки (например, увеличение степени сжатия до 9,2) допустимо использовать только в случаях, когда двигатель устанавливают на гоночные и спортивные автомобили, предназначенные специально для гонок на кольцевых трассах.

При подготовке ходовой части стандартного «Москвича» к скоростным соревнованиям рекомендуется установить стабилизатор поперечной устойчивости у заднего моста, а также дополнительно отбалансировать (на специальном станке) все колеса в сборе с шинами. Если нет такого станка, необходимо самостоятельно проверить устойчивость хода автомобиля на повышенных скоростях движения по ровному асфальтированному шоссе (убедиться в отсутствии увода в сторону, вибрации «передка», влияния передних колес и т. п.). При наличии нарушений устойчивости хода, вызываемых динамическим дисбалансом колеса, их надо обязательно устранить. При этом приходится неоднократно менять положение шины на ободе колеса, а иногда и заменять неуравновешенные шины.

Готовя автомобиль к фигурному во-

ждению, следует прежде всего позаботиться о возможно лучшей маневренности. С этой целью регулируют максимально возможные углы поворота передних колес (отдельно для каждого) на стойках подвески. Отпускают контргайку и вывинчивают ограничительный болт из ушка опоры стойки передней подвески настолько, чтобы выступ стойки позволил ей повернуться на угол, при котором шина левого колеса подхватит почти вплотную (с зазором 5—10 мм) к скобе выключения сцепления, а правого колеса — к лонжерону рамы. Предварительную (до соревнований) проверку отрегулированных углов поворота колес лучше всего проводить на ровной асфальтированной площадке, при нормальном давлении воздуха в шинах.

Важно проконтролировать состояние пружин передней подвески. Просевшие пружины заменяют новыми, либо восстанавливают их начальную высоту, подкладывая под нижний виток металлические или пластмассовые шайбы.

Нормальный дорожный просвет поперечной подвески крайне необходим для успешного выполнения упражнения «проедание пенька».

При фигурном вождении автомобиля сцепление получает значительные нагрузки. Поэтому желательно заранее проверить этот механизм и регулировку привода выключения. Надо убедиться, надежно ли приклепаны фрикционные накладки к ведомому диску сцепления, не ослабли ли нажимные пружины и др. Если автомобиль специально готовят к соревнованиям, то целесообразно заменить нажимные пружины новыми. Нажимное усилие каждой из них должно быть не менее 56 кг. С середины 1961 г. завод устанавливает подобные нажимные пружины на всех двигателях «Москвич-407».

Закончив подготовку автомобиля, желательно всесторонне испытать его в пробеге на 200—300 км.

Инж. Р. ЧЕРТОВ,
мастер спорта СССР.

Спортивная хроника

Л. Л. АФАНАСЬЕВ — ЧЛЕН КОМИТЕТА ФИА

В Центральном Автомоторном клубе СССР поступило телеграфное сообщение об избрании председателя Автомоторного комитета ФАМС, доктора технических наук, профессора Леонида Леонидовича Афанасьева в Комитет Международной Автомоторной Федерации (ФИА), являющийся ее высшим руководящим органом.

Это сообщение свидетельствует о растущем авторитете представителей советского спорта в международных спортивных организациях.

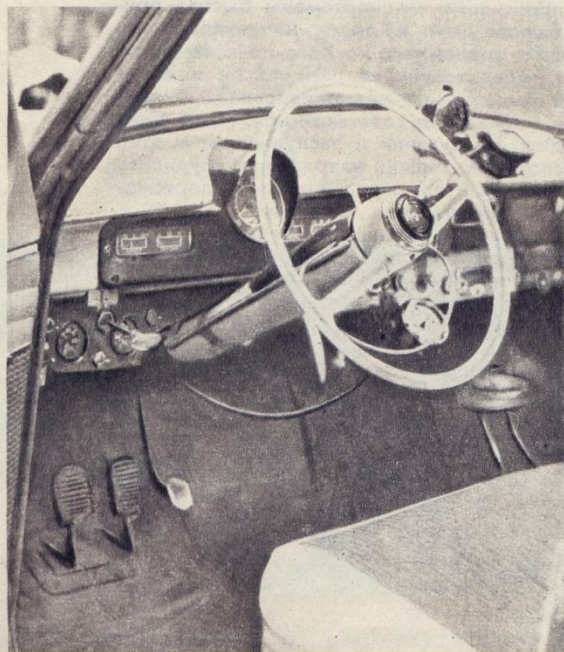
В своей телеграмме генеральный секретарь ФИА г-н Фревиль поздравляет советских автомобилистов с избранием их представителя в высший орган Международной Автомоторной Федерации.

Редакция журнала «За рулем» охотно присоединяется к этому поздравлению.

НОВЫЙ МИРОВОЙ РЕКОРД

Американский гонщик Майк Томсон, неудачно пытавшийся в 1960 году побить абсолютный мировой рекорд скорости на автомобиле (на дистанции 1 км со стартом с хода), предпринял недавно на одном из аэродромов в Калифорнии попытку побить мировой рекорд со стартом с места. Этот рекорд держался с 26 октября 1937 года, когда Бернд Роземейер на автостраде близ Франкфурта-на-Майне прошел один километр со стартом с места со средней скоростью 188,7 км/час.

Томсон, стартуя на один километр с места, показал средний результат по двум заездам (в обе стороны) 198,5 км/час, что является новым мировым рекордом. Ему, однако, не удалось улучшить результат, показанный почти 25 лет назад Берндом Роземейером на дистанции одна миля со стартом с места (223,2 км/час).





НА ТРАССАХ КАВКАЗА

ПЕРВЕНСТВО СССР ПО РАЛЛИ 1962 года

Ралли все более по праву называют автомобильным многоборьем. Оно включает в себя, — правда, порой в небольших дозах, — почти все виды современного автомобильного спорта, начиная от фигурного вождения и кончая кольцевыми и линейными гонками на шоссе, причем роль этих скоростных элементов (которые еще не так давно именовались дополнительными) в общем зачете результатов ралли с каждым годом возрастает. Более того, по характеру выбираемых трасс оно нередко изобилует прямо-таки кроссовыми участками, как это было, например, при последнем розыгрыше первенства Москвы. Одним словом, нет сейчас такого вида автомобильного спорта, которым не должен овладеть спортсмен, желающий добиться успеха в ралли.

И все же главными в ралли были и остаются дорожные соревнования, умение спортсмена хорошо ориентироваться на местности, соблюдать заданный (в той или иной форме) график движения, свободно владеть тремя «принципами ралли».

Дорогу осилит идущий... по графику

Это еще раз со всей очевидностью показало проведенное в конце июля на трудных трассах Кавказа первенство СССР по ралли. Почти во всех классах автомобилей победили спортсмены, против имен которых в зачетной графе «Дорожные очки» значились минимальные цифры. Разумеется, победители — новые чемпионы страны и призеры первенства — имели, как правило, также и достаточно высокие результаты по скоростным соревнованиям. Но не это определило их заслуженный успех. Характерно ведь, что ни Н. Кудлаев и Л. Васильев, показавшие второй результат по скоростным соревнованиям в классе «Москвичей», ни даже В. Шавелев и Н. Сучков, награжденные за лучший суммарный результат по ипподромной гонке, не стали призерами первенства. Победили в ралли те, кто был силен на дороге — ведь дистанция про-

стиралась на 2500 км и время «чистого движения» составило 48 часов!

О том, какую роль играет в успехе соревнования «дорожная» подготовка, красноречиво свидетельствует факт, когда девять (!) экипажей не сумели найти на первом кольце... пункт контроля времени в Моздоке, который в той или иной мере благополучно миновали остальные 92 экипажа. И причиной столь странного «исчезновения» целого пункта КВ для этих девяти экипажей было самое элементарное неумение «привязываться» к километровым столбам. Для каждого раллиста, не пренебрегающего дорожной подготовкой, путь к пункту КВ в Моздоке был ясно обозначен соответствующими знаками на километровых столбах. Тем не менее заблудившиеся (участники первенства страны!) затратили на поиски этого КВ больше часа и в результате были сняты с дистанции. А ведь среди них было немало таких, которые показали отличные результаты в первой скоростной гонке по ипподрому и в последовавшем за ней фигурном вождении.

Нет, в ралли главное — это досага. Ее «осилит идущий», но идущий по графику, со знанием дела и отличным умением ориентироваться на местности.

Нашего полку прибыло

Нынешнее первенство СССР по ралли было более представительным, чем когда-либо раньше. Оно собрало на старте, который был дан на этот раз в Нальчике, более 200 участников из 12 союзных республик и городов Москвы и Ленинграда, представленных четырнадцатью сильными командами; кроме того, в командном зачете боролись за победу 47 клубных команд из 23 городов страны. Среди участников было более 40 мастеров спорта, в том числе 17 спортсменов, завоевавших в разное время высокое звание чемпионов страны по шоссейно-кольцевым гонкам и ралли. И наконец, основную массу участников составили опытные спортсмены-перворазрядники, большинство которых можно было видеть еще пять лет тому назад на старте первого всесоюзного ралли. Они как бы оттеняли небольшую

группу молодых спортсменов, выступавших на автомобилях «Запорожец», которые были впервые допущены к такому крупному и ответственному соревнованию.

Все это — свидетельство того, что ралли в нашей стране становится все более массовым видом автомобильного спорта. Ведь согласно Положению, утвержденному Федерацией автомобильного спорта, непременным условием допуска к соревнованиям на первенство страны в нынешнем году было участие в розыгрыше республиканских первенств (а также первенств Москвы и Ленинграда) по ралли. Правда, Федерация была вынуждена пойти на многочисленные отступления от этого условия, но в массе своей участники первенства СССР прошли предварительно отборочные соревнования. Достаточно сказать, что незадолго до первенства СССР в том же Нальчике давался старт ралли на первенство РСФСР, которое собрало более 130 участников, в том числе и из других республик. Еще не так давно подобного количества участников не собирали и всесоюзные соревнования по ралли.

«Климат» соревнований

На следующий день после окончания соревнований в коридорах гостиницы «Нальчик» и в просторных комнатах кооперативного техникума, где были размещены участники, можно было услышать оживленные дискуссии о том, какое из четырех колец, составивших трассу ралли на первенство СССР, было самым трудным. Наиболее активными спорщиками явились, разумеется, спортсмены, сошедшие с дистанции (а таких оказалось немало — около 35 экипажей) и живописавшие исключительные трудности именно того кольца, которое оказалось для них «роковым».

Думается, что споры эти были беспредметными. Каждое из колец трассы было по-своему трудным и каждое имело свои характерные, неповторимые особенности. Но в общей сложности трасса и условия нынешнего ралли были действительно по плечу только очень сильным раллистам, имеющим, кроме опыта и мастерства, еще и достаточно хорошую физическую подготовку. Для многих участников едва ли не самым опасным противником стала изнурительная жара — температура воздуха доходила до 40 градусов в тени; в сочетании с низким качеством дорожного покрытия на ряде участков и сложной конфигурацией трассы «климат» соревнований становился порой поистине суровым и борьбу на дорогах могли выдержать только сильнейшие.

И все же «климат» соревнований на трассах Кавказа определялся отнюдь не только атмосферными условиями. Здесь разгорелась подлинно жаркая спортивная борьба, в ходе которой сразу же после стартовой ипподромной гонки и первого фигурного вождения определились лидеры и аутсайдеры, претенденты на звание чемпионов и опасные для них «преследователи». Достаточно сказать, что после первого кольца разрыв в очках между лидером в III классе автомобилей (экипаж К. Рюютеля — Р. Хольм) и последующим экипажем составлял всего 0,68 очка, а во II и в IV



На трассе ралли. После трудной дорожной борьбы экипаж горьковчан В. Гурьева и Е. Лисафьева завоевал серебряную медаль в IV классе автомобилей.

классах соответствующий разрыв не превышал 5—6 очков. Не менее «жарко» было и на следующих «этажах»: шедший на втором месте во II классе экипаж В. Кроник — Э. Лифшиц опережал ленинградцев А. Крынкина — А. Кучмистого всего на 0,72 очка, а шедшие на третьем месте в IV классе москвичи А. Терехин и В. Орлов уступали опередившим их горьковчанам Л. Дегтяреву и М. Метелеву всего 0,9 очка. «Голова в голову» шли и лидеры этих трех основных классов, боровшиеся одновременно за абсолютно лучший результат — между «Волгами» (К. Рюютель — Р. Хольм) и «Москвичами» (А. Бренцис — А. Жилин) разрыв составлял 4 очка, а Г. Добровольский и Э. Васильевич, шедшие на специально подготовленном автомобиле (то есть в IV классе), выигрывали у К. Рюютеля и Р. Хольма 1,46 очка. Иначе, правда, обстояло дело в I классе автомобилей («Запорожец»), где разница в очках после первого же кольца исчислялась десятками и даже сотнями, но об этом — разговор особый.

Победы реальные и условные

Первое кольцо, следовательно, показало, что основные противники достойны друг друга и рассчитывать на легкую победу никому не приходится. Это еще более убедительно подтвердило второе кольцо, но... у лидеров оказались уже другие соперники — во всех четырех классах произошла смена вторых и третьих «номеров». Во II классе на второе место выдвинулись ленинградцы В. Боровик и Л. Рабинович, в III классе — литовцы В. Яниховский и И. Вантенас, в IV классе — литовцы П. Шатас и А. Курдзикаускас. Такая же картина повторилась и после третьего кольца — «преследователи» как бы выдвигались из своей среды все новые и новые резервы. Во втором классе начали «поджимать» лидеров Ю. Олека и А. Рябинский, в III классе — С. Симонян и

Ю. Левинкас, в IV классе — горьковчане В. Гурьев и Е. Лисафьев.

Читатель заметит, что из шести названных выше экипажей четыре состояли из литовских спортсменов. Они как бы широким фронтом пошли в наступление, постепенно наращивая успех. Забегая вперед, можно сказать, что это завершилось общей победой команды Литовской ССР, но лидеры так и остались недосыгаемыми. Отлично пройдя всю дистанцию, стали чемпионами страны в IV классе автомобилей горьковчане Г. Добровольский и Э. Васильевич. Не допустив ни малейшей оплошности, продолжали лидировать вплоть до последней отмашки клетчатым флагом на нальчикском ипподроме эстонские спортсмены К. Рюютель и Р. Хольм, ставшие чемпионами СССР в III классе автомобилей. Не уступили лидерства литовским спортсменам Ю. Олека и А. Рябинскому (блестяще проводившим заключительную гонку) и московские досафовцы А. Бренцис и А. Жилин. Они стали чемпионами СССР во II классе автомобилей.

Что касается I класса автомобилей, то здесь речь идет уже о совершенно другом уровне техники и спорта. Конечно, очень отродно, что «Запорожцы» наконец-то вышли на старт крупного соревнования в количестве, достаточном для розыгрыша первенства страны. Но дебют, прямо скажем, был не очень удачным. И не только потому, что из шести стартовавших машин дошли до финиша только три, экипажи которых и «распределили» между собой золотые, серебряные и бронзовые медали первенства. Главная беда была в полном отсутствии спортивной борьбы и низком еще уровне спортивного мастерства экипажей. Ведь факт, что по количеству набранных очков (233,21) новые чемпионы страны в этом классе А. Крамаренко и Ф. Гориславский стоят на уровне... самых последних мест, занятых спортсменами, выступавшими в других классах, а «бронзовые» призеры I класса вообще не имеют себе «равных» в этом отношении среди всех 72 финишировавших экипажей (386,5 очка).

Нам вовсе не хочется умалять успех молодых спортсменов завода «Коммунар». Они проявили не меньше спортивного пыла, чем другие, и победили, если не соперников, то... невыносимую жару и сложную трассу. Однако нельзя этим обольщаться. Сделан лишь первый и притом робкий шаг на трудном пути. А подлинный успех, несомненно, еще придет, если спортсмены будут упорно повышать свое мастерство, а руководители Запорожского и Мелитопольского заводов начнут уделять больше внимания автомобильному спорту, играющему важную роль в развитии и совершенствовании автомобильной техники.

Сильные крылья у «Чайки»

Итоги прошедшего ралли были, безусловно, с большим интересом встречены на Московском заводе малолитражных автомобилей и на Горьковском автозаводе. И пусть не огорчаются руководители и коллектив МЗМА результатами своих трех команд — причиной было лишь неудачное стечение обстоятельств, против которых оказались бессильными и незаурядное спортивное мастерство заводских раллистов и подлинное мужество, проявленное некоторыми из них (Н. Сучковым, В. Шавелевым, Р. Чертовым, Ю. Лисовским) в трудной обстановке. В общей же массе автомобили «Москвич» вновь зарекомендовали себя с лучшей стороны, также, впрочем, как и «Волги», на которых особенно отличились спортсмены Горьковского автозавода. В IV классе, например, они полностью доминировали, заняв все три призовых места (серебряные медали завоевали В. Гурьев и Е. Лисафьев, бронзовые — А. Матиссен и В. Мосолов). Горьковский спортивный клуб «Чайка» оказался победителем в зачете клубных команд.

И в заключение несколько слов о самом крупном успехе в личном зачете, которого добились на этот раз эстонские раллисты К. Рюютель и Р. Хольм. За абсолютный лучший результат (125,1 очка) им был вручен специальный приз журнала «За рулем». Думается, однако, что этим в дальнейшем не следует ограничиваться. Ведь практически эстонские спортсмены стали абсолютными чемпионами страны по ралли, причем победа была одержана на стандартной «Волге». Даже с учетом поправочного коэффициента 1,03, введенного для результатов специально подготовленных автомобилей (IV класса) в скоростных состязаниях, К. Рюютель и Р. Хольм имели преимущество перед Г. Добровольским и Э. Васильевичем на несколько десятых долей очка. Пройдя огромную дистанцию с минимальным количеством «дорожных очков» (всего 2) и показав наилучший суммарный результат по скоростным соревнованиям (123,1), они поистине не имели себе равных в этом первенстве страны. Так почему же не назвать вещи своими именами (то есть официально ввести титул абсолютного чемпиона страны по ралли) и венчать подобный спортивный подвиг соответствующей наградой — ну, скажем, большой золотой медалью?

Ю. КЛЕМАНОВ.

Жуль Брассан

ПЯТИ СТРАН

СЛОВО
НАШИМ ДРУЗЬЯМ —
ЧЕХОСЛОВАЦКИМ
ЖУРНАЛИСТАМ

месте близ города Лиллафюред их ожидал короткий участок (длиной 32 км), который было необходимо пройти с постоянной скоростью 71 км/час. Увы, тут было не до любования красотами природы.

В Советский Союз участники ралли прибыли после полуночи, миновав небольшой кусочек территории Словакии. На переезд границы было выделено 40 минут. От Ужгорода сначала все шло прекрасно, хотя гонщики к тому времени находились в пути уже 18 часов. Но о таких местах, как Драгово, Синевир и Межгорье, все будут вспоминать долго. Средняя скорость здесь была задана невысокой. На недостаток красот природы также нельзя было пожаловаться. Но дорога, по которой был проложен маршрут, была трудной. Не один амортизатор здесь вышел из строя.

Во Львове проходило соревнование по фигурному вождению. Затем был трехчасовой перерыв и самое главное — ремонт. Дальше путь лежал снова к Ужгороду, где на кольце длиной 1,1 км, которое нужно было пройти дважды, состоялись гонки. Наиболее впечатляющим событием здесь была неудача советского экипажа в составе Н. Аполлонова и В. Егорова. Их автомобиль перевернулся, и после окончания гонок команде пришлось немало повозиться с правкой кузова.

Балатон — Ужгород

Если ехать от озера Балатон до Ужгорода по хорошим дорогам, то для спортсменов это было бы только приятной прогулкой — всего несколько сот километров. Но маршрут соревнований на этом участке был проложен так, что дистанция его составила 1655 км, а дорожные трудности нарастали чуть ли не с каждым километром. Первое «разнообразие» было внесено вскоре после старта — у Чопака. Здесь состоялась гонка на участке 3,8 км, включавшем крутой подъем. Затем в Будапеште гонщики показали свое умение в фигурном вождении, а в живописном курортном

Техническая комиссия очень тщательно проверяла состояние автомобилей перед стартом. На снимке: проверка тормозов автомобиля «Москвич» в Балатонфальдваре.

Фото Ю. Полиачека



Автор публикуемой корреспонденции чехословацкий журналист и спортсмен Юрай Полиачек делится впечатлениями после прохождения трудного участка трассы в районе Ужгорода.

Фото А. Квана

Участок между КВ на границе Львовской области и обратно был, к сожалению, последним для трех автомобилей «Шкода». У одного испортился двигатель, у второго — коробка передач, а третий потерпел аварию при прохождении крутого поворота.

Ужгород — Готвальдов

После заслуженного отдыха и ночлега в Ужгороде раллистов встретила Словакия. Второй этап был «коротким» — всего 764 км. Конечной цели — города Готвальдова — гонщики достигли к вечеру. Маршрут, проходящий от границ СССР через Кошице вокруг Высоких Татр и через Низкие Татры, включал трудные скоростные гонки в Дольном Харманце. Протяженность участка, выделенного для этих гонок, составила 8,3 км. Дорога с пыльным щебеночным покрытием изобилует поворотами и подъемами. Эти гонки, а также последующее классификационное соревнование — фигурное вождение в Братиславе — ничего не изменили в положении национальных команд. Зато в личном

КОМАНДЫ ЦАМК СССР И ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА — ЛУЧШИЕ В РАЛЛИ «ЗА МИР И ДРУЖБУ». — ПОБЕДА В ЛИЧНОМ ПЕРВЕНСТВЕ. — РОСТ ТАКТИЧЕСКОГО И ТЕХНИЧЕСКОГО МАСТЕРСТВА СОВЕТСКИХ СПОРТСМЕНОВ.

В закрытый гараж доставили свои автомобили только 48 экипажей. Одиннадцати из стартовавших не удалось выбраться из ловушек первого этапа. Выбыл с повреждением задней оси маленький «Трабант», сошла с дистанции одна из «Сирен». Беда постигла класс до 1000 см³. Кроме «Остин-Купера» (с польскими гонщиками), не выдержали борьбы в Межгорье и 5 автомобилей «Вартбург». Зато автомобили «Москвич», «Волга», «Татра» и «Варшава» пришли на финиш этапа в полном составе.

В результате первого этапа определились лидеры соревнования. В зачете по национальным командам вперед вышла команда Чехословакии, на втором месте определилась команда СССР. В личном зачете лучше, чем у других, было турнирное положение советского экипажа С. Тенишев — Н. Ионкин, набравшего всего лишь 0,019 очка, на втором месте был венгерский экипаж Кондороши — Рукаи, выступавший на итальянском автомобиле «Фиат» (0,061 очка). Далее следовали два чехословацких экипажа.

10

За Высокими Татрами ралли «За мир и дружбу» вступило на польскую территорию. До Нового Сонча все шло нормально, а там нас ожидал «сюрприз» — соревнование на вождение с постоянной скоростью на участке длиной 70 км. Асфальт чередовался с разбитой щебенкой. Заданная скорость была большой, ориентироваться на местности было трудно, шел проливной дождь. Некоторые здесь заблудились и потеряли ценные очки.

Именно здесь распрощались с надеждой на победу чехословацкие гонщики Марк и Рашка. С боковой дороги вылетел мотоциклист, столкновение с которым предотвратить не удалось. Когда расследование причин аварии было закончено, продолжать соревнование уже не имело смысла: за незаконченный этап экипаж получил 1200 штрафных очков.

К Висле по дороге Краков—Вадовице—Скохов прибыло 46 автомобилей. Положение в таблице личного первенства снова несколько изменилось. Если Холлош и Нагю на «Штейр-Пухе» продолжали лидировать, то на второе место выдвинулись уже советские гонщики В. Локтионов и А. Дмитриевский, а на четвертое — Н. Сучков и В. Щавелев; бывшие лидеры С. Тенишев и Н. Ионкин несколько улучшили свое положение, перейдя в общем зачете на шестое место.



Перед КВ у польской границы. У членов советской команды нашлось время для тщательной проверки и смены шин.

Фото Ю. Полиачека

Произошли изменения в зачете национальных команд — вперед вышла команда СССР (2,306 очка), за ней — команды Чехословакии (2,958 очка), ГДР (624,626), Польши (1323,966) и Венгрии (3601,661). Среди клубных и заводских команд безоговорочное первенство по-прежнему принадлежало советским командам.

Висла — Дрезден

Четвертый этап явился очень плотным «ситом». Сквозь него прошли только самые лучшие. Он был богат событиями и неожиданностями. Длина этапа — 1387 км, а ведь гонщики имели уже за плечами пять трудных дней соревнования!

Трудно забыть скоростные гонки в районе Росцишова. Трасса здесь была длиной 9 км, из них 5,5 км приходилось на подъем и 3,5 км — на спуск. Затем был «короткий участок» (46 км) с тремя передвижными контрольными пунктами, который автомобили высшего класса должны были пройти с постоянной скоростью 69 км/час. И это по извилистой горной дороге со спусками и подъ-

2*



Абсолютные победители ралли «За мир и дружбу» мастера спорта Сергей Тенишев и Николай Ионкин, набравшие наименьшее количество очков в личном зачете.

Фото А. Квана

емами в предвечерних сумерках, по мокрому асфальту! Хорошо еще, что организаторы-регулирующие возмещали недостаток ориентировочных данных, указывая экипажам направление. На финише многие экипажи были «награждены» штрафными очками, среди них и некоторые советские.

Ошибку допустили те, кто после этого участка решил немного «передохнуть». Так, например, наш экипаж после часа езды по извилистой и мокрой дороге с удивлением констатировал, что до КВ на границе еще 17 км, а времени остается только 10 минут! Правда, благодаря тому, что последний участок был более прямой, чем предыдущие, мы сумели наверстать упущенное, но это удалось не всем.

На немецкой территории было тоже нелегко. Наступившая ночь затрудняла ориентировку, много экипажей блуждало в поисках КВ. Маршрут проходил через Лейпциг, Халле, Балленштадт до Бад-Зюдероде (я бы вам не посоветовал разыскивать его в полуночное время).

Между контрольными пунктами времени в Вендефурт и Шлейзингене были проложены еще два «коротких участка», которые нужно было пройти с большой, но постоянной скоростью. После этого практически оставалось только два серьезных испытания — кольцевые гонки на Заксенриге со стартом типа «Леман» и финишное фигурное вождение в Дрездене. Это — последние возможности улучшить свое турнирное положение, и надо сказать, что некоторые экипажи использовали их с блеском. Особенно это касается советского экипажа С. Тенишев — Н. Ионкин. Они снова стали лидерами, тем более что венгерский экипаж Холлош — Нагю постигла досадная неудача. Как и в случае с чехскими раллистами Марком и Рашкой, автомобиль венгров грозил столкновение с внезапно появившимся мотоциклистом. Чтобы предотвратить аварию, маленький «Штейр-Пух» съезжает с дороги, несколько раз переворачивается и выбывает из соревнований. Так, за 250 километров до финиша была разбита надежда венгров на победу в личном первенстве.

Четвертый этап не только перепутал довольно устойчивый до тех пор «счет» многих гонщиков, но и значительно изменил всю турнирную таблицу. На финиш прибыло 38 автомобилей, из них 14 — без штрафных очков. Среди экипажей, входивших в национальные

команды, лишь чехословацкие сумели пройти этот этап «на нулях». В результате наша команда вновь опередила команду СССР и оказалась победительницей соревнований.

СЛОВО НАШИМ ДРУЗЬЯМ —
ЧЕХОСЛОВАЦКИМ ЖУРНАЛИСТАМ

команды, лишь чехословацкие сумели пройти этот этап «на нулях». В результате наша команда вновь опередила команду СССР и оказалась победительницей соревнований.

Несмотря на этот общий результат, безусловно, досадный для советской национальной команды, которая была очень близка к победе, итоги III ралли «За мир и дружбу» можно квалифицировать как большой успех советского автомобильного спорта. Прежде всего второе место в таких крупных международных соревнованиях тоже говорит само за себя. А разве можно сбросить со счетов то обстоятельство, что советские раллисты были абсолютно лучшими в личном первенстве (С. Тенишев и Н. Ионкин) и уверенно выиграли в командном зачете: среди клубных команд первенствовала команда Центрального автомотоклуба СССР, а среди заводских — команда Горьковского автомобильного завода? При этом разница в очках между советской командой-победительницей (ЦАМК) и вышедшей на второе место нашей чехословацкой командой «Руда звезда» составила более 1000, а между заводскими командами ГАЗ и ФСО (Польша), занявшей второе место, — более 250.

Тут уместно, мне кажется, напомнить о том, что мы писали в прошлом году на страницах «За рулем» об итогах вторых международных ралли «За мир и дружбу». Тогда пришлось с дружеской критикой отметить, что советские раллисты имеют серьезные проблемы в тактической подготовке. Уже начало соревнований 1961 года стало роковым для некоторых советских экипажей. Им не доставало точного расчета, выдержки, умения быстро ориентироваться. Какое разительное изменение в этом году! Советские раллисты имеют наибольший процент пришедших на финиш автомобилей, одерживают победу в соревнованиях клубных и заводских команд, побеждают в личном первенстве! Уровень мастерства советских спортсменов стал несравненно выше — было гораздо больше тактической зрелости и умелой техники вождения. Разумеется, и советские автомобили также сыграли немалую роль в достигнутом успехе — они были хорошо подготовлены, что позволило всем убедиться в совершенстве их конструкции и технологии изготовления.

Итак, III ралли «За мир и дружбу» позади. В сердце каждого, кто имел возможность участвовать в этих соревнованиях, осталось много неизгладимых впечатлений и спортивных переживаний. Спортивное значение этого мероприятия растет из года в год. Можно без преувеличения сказать, что по своему организационному и спортивному уровню это соревнование стоит в ряду лучших европейских соревнований. Разрешите мне как одному из членов чехословацкой команды заключить эту корреспонденцию искренним поздравлением в адрес советских спортсменов, добившихся нового крупного успеха в трудном и важном международном соревновании.

Юрай ПОЛИАЧЕК,
участник ралли «За мир и дружбу»,
редактор журнала «Свет мотору»
г. Прага.

11

Несмотря на то что автомобильные ралли культивируются в нашей стране сравнительно недавно, они получили уже широкое распространение. В этих соревнованиях с каждым годом участвует все большее число спортсменов. Советские раллисты небезуспешно выступают на международной спортивной арене.

Сами состязания, их характер и условия претерпели за последнее время значительные изменения. Первое всесоюзное ралли, проведенное в 1957 году, выглядит по сравнению с современными соревнованиями легкой туристической прогулкой. Ралли значительно усложнились, они превратились в подлинное автомобильное многоборье, которое стало пробным камнем мастерства спортсмена, его выносливости, умения не только ориентироваться в условиях сложных маршрутов, но и водить автомобиль на трассах самых различных скоростных состязаний (ипподром, шоссейно-кольцевая гонка, фигурное вождение и пр.).

Заслуга в развитии этих соревнований принадлежит комиссии ралли и кроссов Федерации автомобильного спорта СССР. Особо важное значение имеют разработанные комиссией «Общие условия проведения автомобильных ралли в СССР». Они содержат методические указания, обобщают накопленный опыт в организации и проведении соревнований.

Но все ли в современных ралли удовлетворяет? Всегда ли практика проведения этих соревнований соответствует правильным основоположениям, разработанным Федерацией автомобильного спорта? И, в частности, способствует ли часто практикуемое усложнение соревнований массовому развитию автомобильного спорта, росту мастерства спортсменов? Такие вопросы волнуют многих любителей ралли, и не без оснований.

Возможности автомобильных ралли в подготовке смелых, волевых, всесторонне развитых советских спортсменов-патриотов трудно переоценить. Но используются эти возможности, по нашему мнению, далеко не полностью. Так, в общем комплексе подготовки спортсменов-раллистов к соревнованиям все еще не заняла достойного места специальная физическая подготовка. Недостаточна техническая подготовленность участников — а ведь от раллиста требуется умение быстро заменить и перемонтировать колесо, сменить свечи и т. п., то есть быстро выполнить все действия, присущие ралли как прикладному виду спорта. Очевидно, что вопросы физической и технической подготовки спортсменов-раллистов должны привлечь к себе гораздо больше внимания, чем это было до сих пор.

По нашему мнению, должны быть пересмотрены и существенно изменены также и некоторые принципиальные положения, характерные для соревнований последних двух лет. Это особенно необходимо в связи с тем, что организаторы и судейские коллегии ралли на местах иногда неправильно трактуют те или иные принципы, изложенные в названных выше «Общих условиях». С чем же конкретно нельзя согласиться?

Вызывает возражение часто практикуемый у нас порядок выбора трассы, скоростей и принципов движения по ней, который влечет за собой вывод автомобиля из строя из-за длительного движе-

ния с повышенными скоростями по плохим дорогам. Например, в розыгрыше первенства Москвы по ралли летом прошлого года дороги на ряде этапов были настолько плохими, что многие спортсмены, стараясь выдержать заданные средние скорости, сошли в конце концов с дистанции из-за поломок автомобилей. Машины же тех, кто финишировал (менее половины стартовавших), требовали ремонта подвесок и других узлов и агрегатов. Не нужно доказывать, что подобная практика отпугивает от соревнований не только владельцев личных автомобилей, но и руководителей автомобильных хозяйств.

Оправдано ли включение в ралли трасс с неусовершенствованными и разбитыми дорогами, как средства усложнения соревнований и проверки мастерства спортсменов? Безусловно, оправдано, если это делать в разумных пределах. Но нам кажется, что наилучшим образом мастерство раллиста может проявиться тогда, когда он сможет сам оценить, с какой скоростью надо проходить участок трассы, проложенный как по хорошей, так и по плохой дороге между двумя КВ. Иными словами, надо требовать от спортсмена, чтобы он уверенно выдержал общий режим движения на данном участке, а не был вынужден вопреки здравому смыслу двигаться и по хорошей и по плохой дороге с одной и той же скоростью.

Ничем не аргументировано, на наш взгляд, и чрезмерное усложнение штурманских расчетов. Штурманская подготовка раллиста должна проявляться в его умении ориентироваться по любым сложным схемам и картам, рассчитывать и выдерживать необходимые режимы движения, чтобы, соблюдая их, вовремя прибывать на соответствующие контрольные пункты. Усложнение же ралли с помощью трех принципов, сдвигов расписаний и идущих друг за другом «слепых» участков нередко приводит к тому, что спортсменам приходится решать головоломные задачи, не спать из-за этого в ночь перед стартом. Выполнение многочисленных подсчетов и разгадывание чересчур сложных трактовок вряд ли столь уж необходимы.

Мы не убеждены в необходимости применения всех трех принципов ралли в одном соревновании. Двух принципов — «постоянства расписания» (при котором нельзя опережать расписание сверх льготы на контрольных пунктах, а если опоздал, нужно всегда догонять, чтобы не получить штрафные очки на каждом последующем пункте) и «двух расписаний» (когда участник может и не наверстывать опоздания, за которые он уже получил штрафные очки) — вполне достаточно для проведения подавляющего большинства организуемых в нашей стране соревнований по ралли.

Пора, на наш взгляд, отказаться от так называемых «слепых» участков, когда задана лишь средняя скорость без указания расстояния и нормы времени до следующего КВ. Известно, что изложенное в «Общих условиях» теоретическое положение — «расстояние нужно определять по километровым столбам, а там, где их нет, — по автомобильному спидометру» — необходимо лишь организаторам соревнований, а для участников практически невыполнимо, особенно в ночное время. Обычно на «слепых» участках раллисты пользуются только спидометром. Но, допустим, автомобилем

О ПУТЯХ РАЗВИТИЯ РАЛЛИ

где-либо забуксовал, или в шине заднего колеса понизилось давление. Если произойдет одна из этих случайностей, то участнику соревнований придется решать никому не нужный ребус: определять, когда, по расчету судей, он должен отметить на следующем КВ. Ошибиться тут очень легко, причем на значительную величину. Некоторые же спортсмены, например местные жители, хорошо знающие расстояние между населенными пунктами, оказываются при таких условиях в привилегированном положении. Разве все это оправдано со спортивной точки зрения, способствует росту мастерства раллистов?

В 1961 году судейская коллегия ралли «Балтийское море — море мира» не включила в дистанцию «слепые» участки. И соревнования не стали от этого менее интересными или слишком легкими.

Вот почему принятое недавно правильное решение Федерации автомобильного спорта о возможности применения в ралли на первствах СССР и РСФСР «слепых» участков только на дорогах, полностью оборудованных километровыми столбами, нужно распространить на все соревнования, которые будут проводиться впредь. Более того, необходимо узаконить такую практику, внося соответствующие изменения в «Общие условия проведения автомобильных ралли в СССР».

Вряд ли кто-либо может возражать против того, что в современных ралли повысилось значение скоростных соревнований и увеличилось их число в общем зачете. Такая мера, безусловно, правильна. Но нельзя согласиться с практикуемой сейчас одинаковой оценкой всех видов скоростных состязаний (10 секунд — 1 очко). Ведь они резко различаются между собой. Если в гонках разница результатов участников составляет секунды и десятые доли их, то при подъемах на холм, замене колес и других упражнениях, она иногда бывает равна нескольким минутам.

Наглядным подтверждением несовершенства такой системы зачета может служить прошлогоднее зимнее командное ралли. Там время, показанное участниками при подъеме на холм, по существу предопределяло распределение мест, а результаты других скоростных соревнований были обесценены. Именно поэтому команда Горьковского автозавода, показавшая абсолютно лучший результат по сумме всех состязаний, оказалась за чертой призеров. А команда таксомоторного парка из города Пярну, которая в сумме соревнований (кроме

подъема на холм) имела лишь 10-й результат, оказалась победителем в ралли.

В зимнем ралли 1963 года неоправданно большой вес в общем зачете имело дополнительное соревнование на быстроту смены колес. При всем значении этого нового упражнения, впервые введенного в общий комплекс соревнований по ралли, оно не должно, разумеется, оказывать решающего влияния на общий зачет в столь трудном, сложном и разнообразном многоборье, каким является современное ралли.

Шоссейные, кольцевые и ипподромные гонки, проводимые в ходе ралли, бываю обычно не очень интересными, поскольку в них стартуют всего дватри автомобиля. Думается, что следует, увеличив нейтрализуемое время, давать старт одновременно шести-восьми машинам. Тогда на трассах развернется более увлекательная спортивная борьба, соревнования станут живее.

И еще об одной ненормальности, которая нередко осложняет отношения между спортсменами и судьями, является к тому же причиной многочисленных протестов. Некоторые организаторы и судейские коллегии, руководствуясь сомнительной целью «усложнить» соревнования, зачастую устраивают секретные пункты контроля времени сразу за участком труднопроходимой дороги или непосредственно перед ним — за железнодорожными переездами с закрываемыми слагбаумами. В розыгрыше первенства Москвы прошлого года на последнем этапе, включавшем движение по городу, была, например, задана скорость 55—60 км/час. Заведомо зная, что выдержать ее по городу без нарушений правил движения невозможно, судьи на секретном КВ у въезда в Москву пенализировали тех, кто нагонял время, чтобы не допустить этих нарушений. Подобная практика, естественно, приводит к тому, что участники начинают смотреть на спортивных судей не как на товарищей, а как на людей, специально стремящихся «подловить» их. Нет нужды говорить о том, насколько нужно это советской спортивной этике!

Несколько замечаний в адрес организаторов соревнований. Опыт последних лет показал, что они главное свое внимание направляют на разработку маршрута, обеспечение автомобилей топливом, подготовку трассы и т. д. Это, безусловно, необходимо. Но надо ценить также тяжелый спортивный труд и самих раллистов! Теплая человеческая забота, которая выражается в организации правильного питания спортсменов, своевре-

менной информации о результатах, расстановке указателей-стрелок и т. п., не только приятна участникам, она помогает им лучше переносить трудности и направить все свои усилия на повышение спортивного мастерства. Очень важно также обеспечить деловой контакт с работниками ОРУДА и госавтоинспекции. Примером в этом отношении могут служить ралли в Латвии. Там в населенных пунктах, расположенных на трассе, распространяют листовки и плакаты, призывающие население быть особенно внимательным и осторожным в дни состязаний. А вот на первенстве Москвы 1962 года многие спортсмены опаздывали на пункты КВ только из-за того, что подолгу беседовали с милиционерами, задерживавшими загрязненные на трассе автомобили при въезде их на улицы столицы.

Нуждается в усовершенствовании классификация автомобилей, участвующих в ралли. Взять, например, IV класс, то есть так называемые «специально подготовленные» автомобили. Именно они наиболее близки к тем машинам, на которых предстоит отстаивать спортивную честь нашей Родины в международных соревнованиях. Но, к сожалению, в этот класс включают автомобили с любым рабочим объемом двигателя, что создает неравные условия спортивной борьбы.

По нашему мнению, необходимо создать три класса специально подготовленных автомобилей. Если для участия в ралли заявлено мало автомобилей этих классов, их можно объединить со стандартными, применив в скоростных состязаниях соответствующий гандикап.

Уместно напомнить и о том, как важно для спортсменов обобщение опыта, приобретаемого в ходе трудных и требующих больших затрат соревнований. Каждое из них должно заканчиваться подробным разбором и тактико-техническим анализом достигнутых показателей, чтобы опыт лучших становился достоянием всех, ступенькой на пути повышения мастерства советских спортсменов. К сожалению, такие полезные собрания участников после проведения соревнований проводятся очень редко, не стали еще обязательным элементом в общем комплексе организации соревнований.

Особо следует остановиться на отношении к ралли со стороны некоторых руководителей автомобильной промышленности. Известно, какую роль в развитии автомобильной техники играет автомобильный спорт вообще, а особенно такие соревнования, как ралли, которые включают в себя целый комплекс разнообразных испытаний, позволяющих в короткий срок и на широкой основе проверить и выявить недостатки конструкций. Ралли дают обычно богатый материал для анализа конструкций, поисков путей их совершенствования и, следовательно, могут немало способствовать техническому прогрессу автомобилестроения. Между тем наши автомобильные заводы и научно-исследовательские институты далеко еще не полностью используют эти возможности, плохо изучают опыт, накапливаемый в соревнованиях. Лишь изредка можно увидеть на старте даже самых крупных соревнований руководителей автомобильных заводов, ведущих инженеров и конструкторов.

Многие улучшения, вносимые спортсменами в конструкцию автомобилей при подготовке их к соревнованиям, никем не рассматриваются и не популяризируются.

С таким положением больше мяться нельзя. Необходимо активизировать участие автомобильных заводов как в организации соревнований по ралли, так и в изучении того богатого технического опыта, который они приносят. Может быть, следует — для того чтобы еще больше заинтересовать заводы — включать в общий комплекс зачета по ралли элементы, стимулирующие борьбу заводов за престиж своей заводской марки, или даже проводить специально соревнования на первенство заводской марки? С другой стороны, и судейские коллегии должны по возможности содействовать автомобильным заводам и научно-исследовательским институтам в сборе интересующих их материалов по техническим итогам проводимых соревнований. Не мешает также, на наш взгляд, устанавливать за «доводку» автомобилей и различные усовершенствования в них, допускаемые техническими условиями соревнований, специальные призы, которые поощряли бы творческую мысль спортсменов.

И, наконец, последнее. Ралли, какими большими ни были бы успехи их развития за последние годы, никогда не станут подлинно массовым видом автомобильного спорта, если не удастся привлечь к ним широкие круги владельцев автомобилей. На пути к решению этой задачи стоят разные препятствия, и прежде всего естественная боязнь новичков повредить свои автомобили во время соревнований. Но разве нельзя добиться наконец, чтобы торговые организации снабжали дефицитными запасными частями в первую очередь тех автолюбителей (через автомотоклубы), которые участвуют в соревнованиях? С другой стороны, ралли, организуемые для владельцев автомобилей, должны отличаться более легкими режимами движения, проводиться, как правило, на хороших дорогах, без дополнительных ипподромных и дорожных гонок. Во всяком случае, проблему вовлечения автолюбителей в автомобильный спорт надо решать более энергично, чем это делалось до сих пор.

Высказанные здесь замечания и пожелания продиктованы заботой о наилучшем развитии ралли в СССР. Мы убеждены, что реализация этих предложений пошла бы на пользу нашему автомобильному спорту, позволила бы сделать его более массовым, поднять мастерство советских раллистов.

Члены общественного совета по автомобильному спорту при редакции журнала «За рулем»:

В. БЕРЕЗКИН, судья всесоюзной категории; В. ЕГОРОВ, мастер спорта; Л. ЗЕЛИНСОН, судья всесоюзной категории; О. МАЙБОРОДА, спортсмен I разряда; Ю. МИХАЙЛОВ, мастер спорта, призер первенства СССР по ралли; В. СТЕЛЛИФЕРОВСКИЙ, судья республиканской категории; Р. ЧЕРТОВ, мастер спорта, чемпион Москвы по ралли; В. ХВАТОВ, мастер спорта; Л. ШУВАЛОВ, мастер спорта, призер первенств СССР и Литвы по ралли.

Шестой по счету чемпионат страны нынешнего года был, пожалуй, одним из самых представительных. Заявки на участие в нем подали спортсмены из 10 союзных республик, городов Москвы и Ленинграда, областей, краев и автономных республик Российской Федерации. На 5 автомобилях участвовали в соревнованиях и спортсмены Кабардино-Балкарии, столица которой уже вторично стала центром проведения всесоюзного ралли. В составе 113 экипажей выступали более 60 мастеров спорта, неоднократных победителей и призеров всесоюзных и международных состязаний. Соревнования нынешнего года отличались еще и тем, что длились не три дня, как прежде, а пять. Это было связано с удлинением трассы от двух с половиной до пяти тысяч километров. Впервые официальной картой соревнований стал атлас автомобильных дорог, выполненный в двадцатикилометровом масштабе. Другой особенностью чемпионата было множество дополнительных и скоростных соревнований.

Часы показывали полночь, когда экипаж «Волги» со спортивным номером 1, получив маршрутную карту в Москве, взял курс на Нальчик. В столице Кабардино-Балкарской АССР предстояли старты второго, заключительного этапа чемпионата страны по ралли. Почти одновременно из Минска, Киева и Тбилиси стартовали еще три экипажа. Так начался сбор гигантского автомобильного марафона по дорогам, ведущим на Северный Кавказ. Экипажам, стартовавшим в Москве, хотя кратчайшее расстояние из столицы на юг лежит через Харьков, был дан несколько иной маршрут. Рославль, Брянск, затем Орел, и только отсюда имели они право выйти на Харьковское направление. Окружной путь был продиктован тем, чтобы спортсмены, стартовавшие в четырех столицах, прошли одинаковое расстояние. Рано утром следующего дня произошли первые встречи с соперниками у КВ-1 в Рогачеве. Прибывшие с минского луча белорусы, эстонцы, латыши и литовцы приветствовали спортсменов Москвы, Ленинграда, Горького.

Утром третьего дня на ипподроме имени Ленинского комсомола жители столицы Кабардино-Балкарии стали свидетелями одного из самых интересных дополнительных состязаний. Дружными аплодисментами вознаграждали они каждый удачный старт, в особенности если вели борьбу спортсмены местного самостоятельного клуба «Эльбрус». В ипподромной гонке, согласно положению, дается старт типа Ле-Ман. Зрительно это эффектно, но водители при этом подвергаются ненужному риску, так как не успевают привязать себя ремнями.

После ипподромной гонки были проведены дополнительные соревнования, составляющие единый комплекс: контрольная линия, линейная гонка, торможение.

Дальше трасса первого круга почти восемь часов петляла буквально на пятке по дорогам в районе Орджоникидзе—Моздока—Прохладного. Спортсмены преодолевали скоростной 600-метровый подъем.

Хочется отметить, что описание



На ипподромных гонках в Нальчике.

Фото В. Егорова

СТАРТЫ В ЧЕТЫРЕХ СТОЛИЦАХ

упражнений было дано недостаточно ясно. В результате большинство водителей путалось, получало штрафные очки. Работа судейской коллегии заслуживает и ряд других упреков. Вот пример. Соревнования по смене колеса и слалому проходили в полной темноте. Контрольное время смены колеса равнялось 100 секундам. В такой ограниченный срок могли уложиться только те экипажи, которые тщательно продумали свои действия, работали слаженно, быстро, без суеты. Лучшее время в этом виде соревнований равнялось 73 секундам, среднее же — 90. А как производился зачет? Те, кто не выполнял упражнение или тратил на него в два-три раза больше времени, получали 100 секунд, проигрывая, таким образом, лучшим всего лишь 10—20 секунд. Справедливо ли это? Но, пожалуй, самым существенным просчетом, допущенным судейской коллегией, было то, что каждому участнику для выполнения упражнений было отведено 5 минут. И неудивительно, что уже почти с самого начала соревнований образовалась очередь. Некоторые машины вместо 5 минут затрачивали 20, а то и больше. Чтобы навестить упущенное, участники вынуждены были, проезжая населенные пункты, в ночное время превышать дозволенные скорости, совершать рискованные обгоны.

Теперь участники держат курс через Ставропольскую степь.

Трасса, миновав Грозный, уходит на горные перевалы Северного Дагестана.

На одном из головокружительных серпантинных группа спортсменов увидела на обочине потерпевшую аварию машину ГАЗ-51. У машины находились раненные женщины. Спортсмены П. Казьмин, Вадим Егоров, А. Карамышев, А. Бушманис и другие поспешили на помощь. Пострадавшие были доставлены в больницу.

В последний день участники вновь прибыли на нальчикский ипподром, где состоялась заключительная 7-километровая гонка.

По окончании соревнований мы беседовали с новым чемпионом страны по классу автомобилей «Москвич» Романом Чертовым.

— Борьба была очень упорной, — сказал он. — Нашему экипажу пришлось приложить много усилий, чтобы

добиться преимущества. Трасса была трудной, особенно на заключительном круге, и требовала отличной подготовки, как машины, так и участников. Мне особенно приятно, — продолжал он, — что победа достигнута на машине, изготовленной на заводе, где я работаю. Хочется отметить возросшее мастерство молодежи, в частности спортсменов Кабардино-Балкарии, а также автомобилистов, выступавших на «Запорожцах». В целом звездный сбор оправдал себя, ибо за счет этого удалось ликвидировать холостые пробеги, а участники, одновременно прибыв на старт второго, заключительного этапа, были поставлены в равные условия.

В зачете команд автозаводов первое место заняли спортсмены МЗМА. Но это далось москвичам нелегко: разрыв с молодым коллективом спортсменов запорожского автозавода, занявшего второе место, был очень мал.

Среди клубных команд лучшими были гонщики «Чайки», а в зачете по ДСО и ведомствам первое место заняли спортсмены «Труда». Приз журнала «За рулем» за лучшее прохождение ипподромной гонки был вручен горьковским гонщикам Эдуарду Васильевичу и Геннадию Добровольскому.

Вл. ЕГОРОВ, мастер спорта.

Технические результаты

I класс: 1. Ф. Гориславский, А. Крамаренко (ЗАЗ); 2. А. Алейников, В. Чернышев (Мелитополь); 3. Н. Исаенко, Ю. Шкабатур (ЗАЗ).

II класс: 1. Ю. Лесовский, Р. Чертов (МЗМА); 2. В. Орлов, С. Маршак (МЗМА); 3. В. Боровик, Л. Робинвич (Ленинград, совнархоз).

III класс: 1. А. Карамышев, А. Бушманис (Рига, ДОСААФ); 2. В. Лаузицкас, П. Шатас (Каунас, «Жальгирис»); 3. А. Саарм, А. Тынке (Таллин, ДОСААФ);

IV класс: 1. М. Пуррет, У. Аава (Таллин, «Калев»); 2. В. Щавелев, Э. Лифшиц (МЗМА); 3. А. Матиссен, В. Мосолов (ГАЗ).

ДЕБЮТ НА ТРАССЕ «АКРОПОЛИС»

Чемпионат Европы по авторалли — соревнование многоэтапное и чрезвычайно сложное. До сих пор советским раллистам была известна лишь одна из трасс чемпионата — трасса ралли «1000 озер» в Финляндии. В этом году пять советских экипажей стартовали в Греции, на ралли «Акрополис».

О том, в каких условиях проходил этот этап первенства Европы, об уроках, которые мы извлекли, стоит, на наш взгляд, рассказать подробнее, поскольку это представляет интерес для многих автоспортсменов, организаторов соревнований и тренеров.

Преодолев своим ходом около 4000 км по СССР, Румынии, Болгарии, Югославии и Греции, мы прибыли в Афины. Здесь ночью, у подножья древнего Акрополя, давался старт ралли.

Трасса уходит на юг через курортные места вдоль побережья Критского моря, поворачивает на север до крупного порта Салоники, а затем на восток к Александрополису. Отсюда мы возвращаемся на запад до Серре, где к нам присоединяются автомобили другой группы участников ралли, стартовавших в Граце (Австрия). Теперь начинается почти непрерывная гонка в самых разнообразных, чаще всего в очень трудных дорожных условиях.

Асфальтированные дороги проходят по долинам рек (около 600 км), по сильно пересеченной местности (примерно 1000 км) и по горным перевалам (500 км). Но самые сложные участки — горные со щебенчатым, сильно выбитым покрытием (около 500 км). Это узкие дороги без ограждений, они выются серпантинном и проходят по склонам гор с высокими обрывами.

Погода осложняла и без того трудную трассу — порывистый ветер, затяжные дожди и туман. Подъем и спуск на двух перевалах проходили почти в облаках. Даже специальные противотуманные фары не могли пробить густую пелену тумана. Только мелькающие впереди светящиеся столбики иногда показывали наиболее опасные повороты.

Ралли включало дорожные соревнования, построенные по принципу «двойного расписания». От участников требовалось лишь своевременно прибывать на пункты контроля времени, причем льгота в размере 5 минут предоставлялась только на опережение. Каждая же минута опоздания и опережения графика пенализировалась 10 штрафными очками.

Секретные КВ отсутствовали, что давало возможность выбирать наиболее целесообразную скорость движения, в зависимости от дорожных условий. Средняя скорость независимо от характера дороги составляла 60 км/час. На двух этапах с наиболее плохим покрытием она была уменьшена до 50 км/час, зато на другом, очень трудном и плохом участке даже повышена до 66 км/час. Кроме того, раллисты должны были преодолеть в горах одиннадцать специальных скоростных участков длиной от 9 до 56 км (в том числе шесть — ночью). Средняя скорость для асфальтированных дорог с большим количеством поворотов — от 72 до 84 км/час и для разбитых горных гравийных дорог — от 57 до 72 км/час. Время прохождения таких участков фиксировалось на карточках спортсменов специальными автоматическими часами с точностью до секунды. За каждую секунду опоздания — штрафное очко. Сложность состояла в том, что скоростные участки проходили по дорогам, не закрытым для движения транспорта.

На финише участники ожидали соревнования по фигурному вождению, результат которых принимался во внимание только при полном равенстве очков, и в довершение всего — скоростной подъем на гору, а затем получасовая гонка по бетонным дорожкам аэродрома. Здесь и решалась судьба абсолютного победителя ралли, которым стал известный немецкий гонщик Борингер на автомобиле «Мерседес 300SE».

Каковы же итоги этого труднейшего соревнования? Из 81 экипажа до финиша дошли лишь 40. Несмотря на то, что советские спортсмены впервые выступали в ралли «Акрополис»,



Старт «Москвича-407» на ралли «Акрополис» в Греции.

все пять наших машин закончили дистанцию. Кроме них, только экипажи, выступавшие на автомобилях «Мерседес» и «Форд-Кортина», сумели прийти к финишу без потерь. А ведь в этом труднейшем ралли были представлены автомобили известных европейских фирм Франции, Швеции, Германии, Англии, Италии и других стран. Многие иностранные участники, не раз стартовавшие в Греции, приехали за месяц до начала соревнований и тренировались на скоростных участках, где, собственно, и решался успех. Несмотря на это, из 16 французских экипажей смогли финишировать только 4, из 12 шведских — 6, из 8 английских — 6, а из 31 греческого — лишь одиннадцать.

Стопроцентный финиш советских автомобилей продемонстрировал их надежность и приспособленность к эксплуатации в тяжелых дорожных условиях, а также мастерство гонщиков, их умение вести острую спортивную борьбу в сложной обстановке. Греческая пресса отмечала хорошую подготовку советских спортсменов.

Из 10 автомобилей класса А-5 (1300—1600 см³) экипаж «Москвича» в составе С. Тенишева и А. Дмитриевского вышел на 5-е место (24-е абсолютное место). В классе А-7 (свыше 2000 см³) спортсмены Горьковского автозавода В. Мосолов и А. Матиссен заняли 4-е место (26-е в абсолютном зачете).

В ходе этого ралли и стали ясными реальные пути улучшения динамических качеств спортивных автомобилей «Волга» и «Москвич», что даст нам возможность в дальнейшем более успешно выступать за рубежом.

При соответствующей подготовке новых моделей двигателей мощностные показатели могут быть заметно увеличены за счет изменения конструкции головки блока, коллектора и карбюратора. Не менее важным для успешного выступления в соревнованиях является повышение устойчивости автомобиля, снижение момента инерции вращающихся масс, выбор оптимальных передаточных чисел трансмиссии, рисунка протектора, размеров покрышек.

Участие в ралли «Акрополис» было полезным. Оно обогатило нас опытом международных встреч, выявило наши возможности, недостатки и еще раз убедительно показало, что нам надо проводить свои авторалли в сложных горных условиях, о чем уже писал журнал «За рулем» (№ 8 за 1963 год).

А. ДМИТРИЕВСКИЙ,

мастер спорта, участник ралли;

А. ИПАТЕНКО,

мастер спорта, руководитель спортивной делегации.

РАСТУТ РЯДЫ МАСТЕРОВ СПОРТА

За высокие спортивные достижения И. Григорьеву (СКА, Киев) присвоено звание «заслуженный мастер спорта». Звание «мастер спорта» присвоено следующим спортсменам.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ: Л. Морсон, В. Андреев, Л. Обозный, В. Дорохов (ДОСААФ, Минск), И. Гальперин, В. Яковлев, Ю. Бугров (ДОСААФ, Ленинград), А. Зайделов («Спартак», Ленинград), А. Маренков (ДОСААФ, Москва), И. Пуррет («Калев», Тарту).

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ: В. Иванов («Буревестник», Москва), Ю. Сухов (ДОСААФ, Москва), В. Надолинский, М. Лепешев («Буревестник», Омск), Ю. Самарин (ДОСААФ, Кишинев), В. Антонов, В. Евтушенко (ДОСААФ, Волгоград), У. Росберг («Трудовые резервы», Таллин), Б. Динабург («Труд», Ковров), А. Романюк (ДОСААФ, Пятигорск).

ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ: В. Олонцев («Труд», Ленинград), В. Вайновский, Л. Озолин («Даугава», Рига), В. Слинков (ДОСААФ, Воронеж).

Звание «заслуженный тренер СССР» по мотоспорту присвоено следующим тренерам: С. Сергеев (СКА, Ленинград), В. Карнеев, П. Разживин (ЦАМК, Москва).



О ралли, как принято называть автомобильное многоборье, спортивная общественность узнала сравнительно недавно. Впервые оно было проведено шесть лет назад. Несмотря на молодость, ралли получило уже большое признание во многих республиках и областях страны. Советские раллисты вышли на международную арену.

До последнего времени организация и судейство соревнований регламентировались «Общими условиями проведения и судейства автомобильных ралли в СССР». Однако по мере накопления опыта и изучения зарубежной практики стало очевидным, что в интересах дальнейшего развития автомобильного спорта ряд положений «Общих условий» необходимо пересмотреть и изменить.

Об этом шла речь в статье «О путях развития ралли», опубликованной в журнале «За рулем» (1963 г., № 5). Авторы статьи — члены общественного совета редакции по автомобильному спорту — внесли предложения, направленные на то, чтобы исключить из ралли ненужные усложнения и сделать их соревнованиями, в котором водительское мастерство и штурманская ориентировка наряду с выносливостью и умением надежно готовить технику стали бы главным критерием в определении спортивного результата раллиста.

Статья «О путях развития ралли» получила широкий отклик.

Продолжая начатый членами общественного совета разговор, на страницах журнала выступили со своими предложениями спортсмены и судьи (см. «За рулем» № 8 за 1963 г., №№ 1, 3 и 5 за 1964 г.). Статья обсуждалась на собрании участников первенства СССР 1963 г. по ралли.

Комиссия ралли и кроссов Федерации автоспорта СССР под председательством судьи всесоюзной категории Г. М. Соловьева провела серьезную подготовительную работу по созданию новых условий ралли. Были запрошены мнения республиканских федераций, ведущих спортсменов-раллистов, тренеров, организаторов и судей. Намеченные изменения всесторонне обсуждались спортивной общественностью. Проект условий принимался на расширенном заседании комиссии при участии представителей многих республик.

Президиум Федерации автомобильного спорта СССР утвердил новые «Общие условия проведения и судейства автомобильных ралли в СССР». Они вступают в действие уже в этом летнем сезоне.

Ралли включено в программу III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Поэтому знание новых условий и соблюдение их обязательно для организаторов, судей и участников ралли на всех этапах спартакиады.

НОВЫЕ УСЛОВИЯ РАЛЛИ

В чем существо основных изменений, что принципиально новое внесено в утвержденные недавно «Общие условия ралли»?

Узаконены ралли с так называемым «звездным» сбором, когда часть трассы до общего сборного пункта, откуда начинается совместное движение, идет из разных городов. Это дает возможность участникам стартовать в пунктах, расположенных недалеко от их местожительства, и значительно сокращает время и затраты на движение к месту соревнований. По принципу «звездного» сбора уже проведено несколько всесоюзных ралли.

Новыми условиями оговорено обязательно равное количество пунктов контроля времени на всех трассах сбора. Дополнительные соревнования и секретные пункты контроля времени могут организовываться только на участках совместного движения, общая протяженность которых — не менее 50 процентов всей дистанции соревнований. Трассы «звездного» сбора должны быть примерно одинаковы. Допустимое отклонение от средних величин: не более 10 процентов по длине и не более 5 процентов по суммарному времени движения.

Для того чтобы усилить ралли дополнительными (в основном скоростными) соревнованиями и повысить таким образом их значимость в общем зачете, увеличено с двух до трех число обязательных дополнительных соревнований, приходящихся в среднем на каждый зачетный (классификационный) день для ралли I—II групп и до двух — для остальных групп.

В новых Условиях узаконены однодневные командные ралли, где в составе каждого экипажа выступает один участник. Это должно облегчить проведение местных ралли в зимнее время года, во время весенней и осенней распутицы.

Наиболее существенные изменения внесены в раздел дорожных соревнований.

Режим движения в маршрутных картах указывается теперь только в виде нормы времени на заданное расстояние. Режимы на основании средней скорости без указания расстояния (так называемые «слепые» участки) отменены. Это исключает всякие недоразумения, возникавшие обычно между судьями и участниками при малейших расхождениях в показаниях длины таких участков, и приводит к равенству условий для всех раллистов.

Независимо от принципа ралли сдвиги расписаний на секретных пунктах контроля времени (СКВ) не производятся, что также предотвращает возможность ошибки участника из-за расхождений в определении расстояния до СКВ. Все сдвиги расписаний, когда они предусмотрены принципами дорожных соревнова-

ний, осуществляются только на основных пунктах КВ, до которых в маршрутных картах указано расстояние и время на прохождение этапа.

На СКВ пенализируются не опоздания, а только опережение действующего расписания, причем в тех случаях, когда оно превышает установленную льготу. Это позволяет участнику при непредвиденной задержке на трассе или кратковременной остановке по собственной инициативе входить в нормальный режим движения постепенно, не подвергая излишнему риску себя и окружающих.

Изменению подверглась и величина самого льготного времени. Как и раньше, при опоздании на основной контрольный пункт льгота не предоставляется. Она устанавливается только на опережение расписания и рекомендуется для основных пунктов КВ.

5 минут — для соревнований I—III групп (кроме командных) и всех однодневных (ранее для I группы давалось 3 минуты); 8 минут — для соревнований IV—V групп и командных (ранее для IV группы было 5 минут).

Однако льготное время может быть уменьшено или даже отменено организаторами соревнований, что оговаривается в Положении. Во всех случаях, когда оно не предоставляется, участник, предъявивший карту на одну минуту раньше расчетного времени, считается прибывшим по расписанию.

На СКВ предоставляется 10-процентная льгота на опережение, пропорциональная по времени расстоянию до предшествующего пункта (но не меньше, чем льгота на основном КВ). При исчислении льготы любая дробь увеличивается до полной минуты. Например, если на основных КВ льгота установлена в 5 минут, то за первые 50 минут движения от КВ участник имеет эту же льготу и на СКВ, а дальше, в течение каждых 10 минут движения, прибавляется 1 минута. Так, после движения по расписанию сверх 51 минуты он имеет 6 минут льготы, сверх 61 минуты — 7 и т. д. Это условие способствует большей безопасности движения, особенно, когда КВ расположены в городах или в больших населенных пунктах.

Следует все же иметь в виду, что льгота на опережение ни в коем случае не может превысить 30 минут (даже если расчетные 10 процентов после 5 часов движения больше этой цифры). За это участник исключается из соревнования так же, как и за опоздание свыше часа от основного расписания. В отдельных случаях организаторы могут оговорить в Положении, что льгота на СКВ устанавливается такой же, как и на основных пунктах КВ.

В новых «Общих условиях» несколько повышены минимальные и максимальные скорости: с 35 до 40 км/час и с 75 до 80 км/час.

Принципы ралли не подверглись суще-

ственным изменениям. Они лишь несколько расширены, а названия их уточнены. По выбору организаторов могут быть использованы следующие четыре принципа, причем на каждом из участков назначенный принцип действует до конца (между двумя пунктами обмена контрольных карт).

1. «Основного расписания» — ОР (ранее «Постоянства расписания»). Применяется для ралли I—III групп, исключая командные и зимние по заснеженным дорогам. При этом основное расписание (врученное участнику) не изменяется, а опоздания пенализируются на каждом пункте КВ, независимо от штрафа за это же опоздание, полученного на предыдущем пункте.

2. «Нового расписания» — НР (ранее «Постоянства скорости»). При опоздании на любой основной пункт КВ расписание дальнейшего движения изменяется (сдвигается) на величину опоздания, то есть норма времени, отведенная на прохождение последующих этапов, сохраняется. На дальнейших основных пунктах КВ пенализируется опоздание против нового, измененного расписания или опережение, превышающее установленную льготу, а на СКВ — опережение нового расписания, превышающее льготу.

Этот принцип, не требующий превышения установленных скоростей, рекомендуется для ралли новичков и зимних ралли (по заснеженным дорогам).

3. «Двойного расписания» — ДР. Все положения этого применявшегося ранее принципа остаются неизменными, за исключением пенализации за опоздание и сдвиги расписаний на СКВ, что теперь отменено.

4. «Скользкого расписания». Это новый принцип, несколько отличающийся от «нового расписания». Здесь изменение расписания на основных пунктах КВ производится как при опоздании, так и при опережении, то есть на пунктах КВ пенализируется и увеличение времени против нормы (для данного этапа) и его уменьшение без предоставления льготы.

На первый взгляд, принцип «скользящего расписания» более сложен. Он фактически полностью лишает участника права опережения в пределах льготы, что разрешено тремя другими принципами, и требует, чтобы расстояние между двумя КВ было пройдено в точно установленное время. Однако в определенных условиях он может быть благоприятен для раллиста. Скажем, при движении по трассе, где участник едва укладывается во время или опаздывает, причем знает, что впереди будут еще более трудные участки и он в результате все возрастающего опоздания может быть исключен из соревнования. В этом случае спортсмен может принять решение ликвидировать часть опоздания на предыдущих КВ, получив один раз штрафные очки, но оставив себе запас резервного времени на трудные участки. Если бы в

данной ситуации действовал принцип «нового расписания», участник получил бы штрафные очки на каждом КВ.

Как уже было сказано, во всех случаях, независимо от применяемых принципов ралли, на секретных пунктах контроля времени пенализируется только опережение действующего расписания, превышающее установленную льготу, и никакие сдвиги расписания не производятся.

Следует остановиться еще на одном вопросе. Практика проведения ралли показала, что нередко участники задерживаются на каком-то участке по не зависящим от них обстоятельствам (из-за атмосферных явлений, по организационным и другим причинам). В таких случаях возникают споры: обязан участник нагонять опоздание или нет? И раллисты и судьи в разных случаях принимали различные, иногда противоречивые решения. Новые «Общие условия» регламентируют действия в подобных ситуациях.

Если экипаж задержан на трассе организаторами или судьями или направлен по более длинному пути, он обязан в возможно короткий срок ликвидировать опоздание. При этом на ближайшем пункте КВ расписание изменяется в соответствии с временем прибытия на этот пункт без пенализации опоздания (если оно не превышает время задержки). Далее участник движется по «двойному расписанию», независимо от принципа ралли, объявленного для данного этапа. При этом он обязан сокращать опоздание, уменьшая не менее чем на 10 процентов время прохождения каждого последующего этапа, против отведенного по графику. Если имеется спецучасток, то отведенное на него время исключается из нормы времени на данном этапе.

Приведем пример. На этапе между КВ-6 и КВ-7 зафиксирована задержка на 20 минут. Значит, на КВ-7 участник может отметить без пенализации с опозданием, не превышающим 20 минут. Если норма времени на участке между КВ-7 и КВ-8 составляет 1 час 50 минут, а между КВ-8 и КВ-9 — 2 часа 30 минут, то участник обязан нагнать не менее 11 минут на этапе КВ-7—КВ-8, а на КВ-8—КВ-9 после первых полутора часов движения войти в основной график (нагнать еще 9 минут). После ликвидации вынужденного опоздания полностью восстанавливаются нормы времени и принципы движения, установленные для участника в маршрутных документах.

Если же спортсмен не смог на каждом этапе на 10 процентов сократить время, его будут пенализировать на основных пунктах КВ как за каждое увеличение опоздания по сравнению с предшествующим основным КВ, так и за то, что он не уменьшил опоздания.

Некоторые уточнения введены и в отметку карт во время дорожных соревнований. Временем прохождения пункта считается момент подачи контрольной карточки, но в случае умышленной задержки (остановка или снижение скорости) отмечается фактическое время прибытия на пункт. После получения отметки экипаж (команда) обязан в течение 1 минуты отъехать от пункта КВ или СКВ на расстояние не менее 20 метров. Лишь после этого участник имеет право возвратиться к пункту для переговоров с судьями. Нарушение такого порядка штрафует одним очком.

Случайный проезд СКВ не пенализируется, если участники возвратятся на него в течение трех минут. Однако прохождение контрольного пункта в карте отмечается по времени первоначального проезда, причем указывается и время возвращения.

Дорожные соревнования на участке РД (равномерность движения), предусмотренные в старых общих условиях, теперь отменены.

Таковы основные изменения, внесенные в дорожные соревнования. Они несколько упрощают их и исключают возможность получения «случайных» штрафных очков.

В связи с этим совершенно правомерно предусмотренное новыми Условиями увеличение количества очков за нарушения в дорожных соревнованиях. Те-

перь за каждую полную минуту опоздания на пункт КВ начисляют 5 очков на «звездном» сборе и 10 — на этапах совместного движения. За каждую начавшуюся минуту опережения на пунктах КВ или СКВ (сверх установленной льготы) начисляют на «звездном» сборе 5 очков и на этапах совместного движения — 10 очков. За безостановочный проезд СКВ и возвращение на него позже 3 минут с момента проезда — 50 очков, а при невозвращении для отметки — 100 очков.

Незначительным изменениям подвергся раздел «Общих условий» о дополнительных соревнованиях.

В дополнительные состязания (программу и количество их определяют судейские коллегии) можно включать новый элемент — «специальные участки» — отрезки основной трассы, проходные с повышенной скоростью. Для каждого такого участка судьи устанавливают норматив времени, и спортсмены, уложившиеся в него или улучшившие норматив, получают 0 очков. Опоздание пенализируется 0,1 штрафного очка за каждую секунду опоздания (так же, как оценивается каждая секунда в дополнительных соревнованиях). На всем протяжении специального участка должно быть закрыто встречное движение. На таких участках можно устанавливать различный для каждой зачетной группы автомобилей норматив времени, что уравнивает абсолютные показатели для командного зачета.

Рекомендуемые соревнования по фигурному вождению предусматривают увеличение их скорости за счет минимального количества внешних ограничений и улучшения комплекса фигур.

За различные нарушения в последовательности и регламенте дополнительных соревнований (пропуск управления, неполное его выполнение и др.) предусматриваются различные величины пенализации. Однако установлен один общий принцип: штраф на дополнительных соревнованиях в баллах или секундах в сумме не должен превышать контрольное время более чем вдвое.

В ралли, проводимых по II группе спортивной классификации, каждый из водителей должен пройти равное количество одноименных дополнительных состязаний. В соревнованиях I группы сохранено требование, согласно которому каждый из водителей в отсутствие второго члена экипажа должен в течение 6—8 часов самостоятельно пройти дистанцию, включающую дополнительные состязания.

Чтобы поощрить участие в ралли женщин, для них предусматриваются некоторые льготы, оговариваемые Положением. В личном зачете женские экипажи имеют поощрительный поправочный коэффициент — до 0,95, а смешанные — до 0,97. Допускается начисление штрафных очков в командном зачете командам, не имеющим в своем составе установленное число женщин-участниц, или снятие таких команд с зачета.

Положением может предусматриваться поощрение участников, выступающих на собственных автомобилях.

В ралли, проводимых по V группе, и на участках «звездного» сбора в других ралли разрешен проезд пассажиров (по одному на каждый автомобиль). Однако пассажир должен быть вписан в маршрутные документы и не может быть допущен к управлению машиной; его выбывание в пути без уважительных причин пенализируется штрафными очками. Маркировка прерывателей-распределителей, генератора, аккумулятора, колес шинами может производиться судейскими коллегами только таким образом, чтобы участник имел возможность устранить неисправности в пути без повреждения маркировки. Замена маркированных приборов не разрешается.

Из таблицы пенализации исключен пункт о начислении очков, если какой-либо инструмент или приспособления находятся на полу пассажирского помещения кузова.

Несмотря на то что действие стеклоочистителей, основных внешних осветительных и сигнальных приборов пола-

гается проверять при каждом обмене контрольных карт, участники при обнаружении каких-либо дефектов обязаны устранить их — при этом они пенализации не подвергаются. Штрафные очки начисляются в том случае, если неисправности будут установлены при техническом осмотре на финише ралли. Это нововведение удовлетворяет многочисленные просьбы участников ралли.

По окончании соревнований пенализируются также повреждения кузова. Главная судейская коллегия вправе снять пенализацию, если найдет, что участник не мог предотвратить повреждения, а также вправе переложить штрафные очки на других участников, если сочтет их виновниками аварий. Это заставит призадуматься отдельных не в меру ретивых раллистов, забывающих подчас, что они могут повредить машины своих коллег.

Отменено правило обязательно глушить двигатель за 2 минуты до старта дорожных соревнований, как не имеющее спортивного значения.

Введена пенализация команды за каждый день задержки заявки, что должно дисциплинировать организаторов и руководителей команд, а также облегчить работу судей. В то же время это не будет сказываться на индивидуальных результатах, так как штрафные баллы начисляются только на суммарный командный результат.

Таковы основные изменения, включенные в Общие условия проведения и судейства ралли в СССР. Нет сомнений, что новые условия будут способствовать дальнейшему развитию этого вида автомобильного спорта и повышению мастерства раллистов. Они, безусловно, сыграют положительную роль в организации и проведении многочисленных районных, городских, республиканских ралли, предусмотренных программой III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

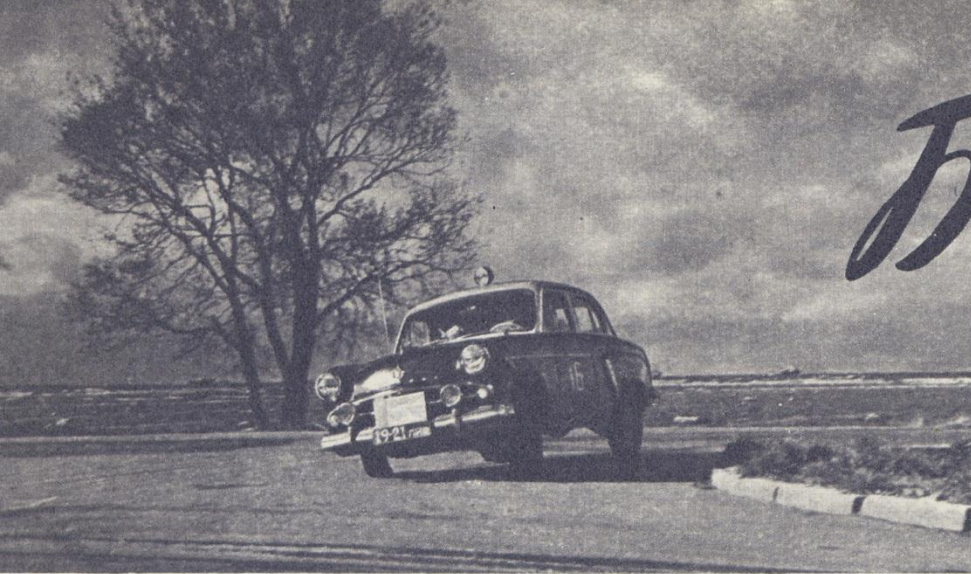
Р. ЧЕРТОВ,
член президиума ФАТ СССР,
чемпион СССР по ралли 1963 года.

Ежегодный праздник спортсменов-досафовец столицы в Центральном парке культуры и отдыха имени Горького на этот раз был посвящен III Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта. В его программу входили выступления мото- и автоспортсменов, картингистов.

На снимке: одна из районных колонн мотоциклистов у финиша «звездного» пробега.

Фото В. Бровка.





Балтика, год 1962

Ралли прочно заняли свое место в спортивном календаре автомобилистов. Соревнования на регулярность движения становятся все более представительными, будь то всесоюзного или районного масштаба. Пример тому — ежегодное первенство прибалтийских республик, проводимое под девизом «Балтийское море — море мира». В один из осенних дней 1962 года на площадку технического осмотра у здания Таллинского автотоклуба ДСО «Калев» прибыло 48 «Москвичей» и «Волг» из Эстонии, Латвии, Литвы, Ленинграда, Киева, Львова и Ярославля. Здесь собрались сильнейшие раллисты страны. Сборные команды выставили Литва, Эстония, Латвия, Украина и Ленинград. В клубном зачете состязались 22 команды.

Условия первенства Прибалтики, сформулированные в Положении о соревнованиях, требовали от спортсменов высокого мастерства и большого напряжения. Достаточно сказать, что в главных, дорожных испытаниях на дистанции 2741,2 км средняя скорость движения составила 58,9 км/час. Ни на одном соревновании, даже на первенстве СССР этого года, не было таких скоростей. Преодоление трассы осложнялось тем, что максимальное расстояние между пунктами КВ было, как правило, около 100 км, тогда как наши раллисты привыкли к значительно большим интервалам. Если добавить к этому извилистые прибалтийские дороги с частыми развилками и дожди, то станет ясно, почему из 48 стартовавших экипажей выбыло из борьбы 22 (16 сошли и 6 были сняты за нарушения режима движения), а остальным не удалось избежать штрафных очков. Суровые условия гонки не пощадили и признанных раллистов. Среди тех, кто не сумел закончить соревнование, оказались шесть экипажей, состоявших из мастеров спорта.

Сложность условий стала традицией первенства Прибалтики. Как и в 1961 году, количество скоростных соревнований было больше, чем на чемпионате страны. Организаторы соревнований предложили здесь три новшества: участники впервые столкнулись с состязанием в быстроте замены колеса, в умении использовать накат и в смене мест с выходом из машины.

СМЕНА КОЛЕСА. Сразу со старта спортсмены въезжают в зону и останавливаются. Один начинает демонтировать любое из четырех колес, другой бросается к запасному. До замены его

следует положить плашмя на землю. Если запасное колесо неисправно, вместо него можно использовать снятое с автомобиля, только надо перед монтажом положить его на запасное. Линию финиша экипаж пересекает с закрытыми дверями и люком багажника.

НАКАТ требует не только устойчивых практических навыков, но и хорошего расчета. Автомобиль устанавливается на уклоне, после чего отпускают ручной тормоз и начинается движение накатом. За каждые «недокатанные» 10 метров полагается 0,1 штрафного очка.

ГОНКА СО СМЕНОЙ МЕСТ — одно из самых темпераментных состязаний. Коль «в действии согласья нет», можно набрать много штрафных очков. Некоторые партнеры даже сталкивались во время пересадки. Правда, навык можно приобрести на ходу — водители меняются на протяжении 100 метров пять раз, причем двигаться можно только с закрытыми дверями.

Новшества не всем пришлись по вкусу. Если в традиционных скоростных испытаниях очки легли довольно «кучно», то в этих трех получился, как говорят стрелки, большой разброс. Больше всех пострадали лярнуские перворазрядники Когер и Лоовяли, занявшие второе место в III классе («Волги»). Заминка в смене колеса отбросила их с четвертого на шестое место в абсолютном зачете. Вообще же решающими оказались результаты дорожных соревнований; скоростные почти не повлияли на распределение мест.

Первым ушел на трассу «смешанный экипаж». За рулем сидела женщина — таллинская второразрядница Рутх Киис. Правда, в этот путь, оказавшийся слишком трудным почти для половины спортсменов-мужчин, не сумевших дождаться до последнего пункта контроля времени, она отправилась с известным эстонским спортсменом Хенри Саармом. Но в ралли все-таки побеждает экипаж — один водитель находится в машине в отсутствие другого около 8 часов. Третье место в классе «Волг» — достойная награда эстонской спортсменке за мастерство и упорство.

26 экипажей, благополучно миновав все «риффы», заботливо уготованные устроителями соревнований, прибыли на последний, 37-й КВ. Наконец-то можно вылезти из машины, размяться. Но тут спортсменов ожидало еще одно «новшество», на сей раз в кавычках. Каждый экипаж получал листок, из которого явствовало, что вводится добавочный этап в 40 км с «круглой» расчетной ско-

ростью 60 км/час. Трудно сказать, чем это было вызвано, но новый этап чуть было не «смешал карты». Он едва не стал «кроковым» для экипажа рижан в составе Александра Бушманиса и Арнольда Дамбиса, которые лучше всех прошли дорожные испытания в классе «Волг» и показали абсолютно лучшие результаты в скоростных состязаниях. Неправильно поняв объяснения судей на пункте, они не доехали до КП, на котором надо делать поворот назад. Узнав об этом только по приезде на последний пункт КВ, в оставшиеся считанные минуты рижские досафовцы сумели вновь пройти «дополнительный этап» со скоростью, близкой к 130 км/час, и вовремя получить отметку на злополучном 38-м пункте контроля времени.

В заключение следует сказать, что из трех пунктов Положения, записанных в разделе «Цели и задачи», были выполнены только два, касающиеся определения чемпионов Прибалтики и «совершенствования мастерства спортсменов в условиях многодневного автомобильного соревнования». Поставленная же в этом разделе на первое место цель «популяризации автомобильного спорта», увы, осталась недостигнутой. Ни в Таллине, где находился старт-финиш круга и проводилось несколько скоростных соревнований, ни в других городах и населенных пунктах, которые проезжали участники, не было даже ни одной афиши.

Упущения организаторов соревнований, равно как и судейской коллегии, тем более обидны, что описанное ралли было по остроте борьбы одним из интереснейших и наиболее значительных автомобильных соревнований сезона.

В. ЕГОРОВ,
мастер спорта,
общественный корреспондент
журнала «За рулем».

Вверху: на трассе близ Таллина.
Внизу: упражнение «Смена водите-
лей».

Фото автора



КОМАНДЫ СОВЕТСКИХ РАЛЛИСТОВ БЕРУТ ВСЕ ПРИЗЫ

Когда этот номер поступит к читателям, в разгаре будет пора цветения. Щедрое весеннее солнце прогреет землю, и теплые ветры поведут разговор с молодой зеленью. Мы же на пороге лета хотим напомнить о спортивных событиях тех дней, когда шел снег и лес вдоль дорог, по которым мчались участники ралли «Русская зима», был одет в белый наряд.

Журнал намного уступает газете в оперативности. Но все же мы считаем, что разговор о первом международном ралли «Русская зима» вполне правомерен и весел. Ведь сезон автомобильных состязаний только начинается. Впереди главные события — финалы III спартакиады и участие в международных встречах.

Любители спорта, разумеется, не забыли ралли «За мир и дружбу». Эти встречи автомобилистов социалистических государств в 1960, 1961 и 1962 годах (напомним: они проходили по дорогам Венгрии, ГДР, Польши, СССР, ЧССР) стали школой раллистов братских стран. Они обогатили их необходимым опытом и вывели на широкую спортивную арену.

Где только не стартовали в последние два года наши мастера ралли! Сообщения об их успехах и неудачах поступали с самых трудных трасс европейских ралли — «Акрополиса», «Полуночного солнца», «1000 озер», «Монте-Карло» и других. Переживая за наших автомобилистов, выступавших за рубежом, мы не переставали ждать того дня, когда флаги автомобилистов разных стран снова будут в гостях у нас. Наконец этот день настал. Раскрыв календарь спортивных встреч на 1965 год, мы с радостью прочли: «Ралли «Русская зима» с участием стран — членов ФИА. Март, СССР».

По двум направлениям, по двум «рукавам» звездного маршрута съезжались в Москву иностранные участники: из Восточной Европы — финны и шведы, из Бреста — чехословацкие и польские гонщики. В закрытом парке, возле Московского ипподрома, рядом с нашими «Волгами», «Москвичами», «Запорожцами» можно было увидеть автомобили различных стран: английский «Морис-Купер», шведские «Вольво» и «Сааб», французский «Ситроен», чехословацкую «Шкоду», итальянский «Фиат», польскую «Варшаву» и даже японский «Датсун».

Нет смысла возвращаться к эпизодам борьбы на трассе ралли. Скажем только, что из 129 стартовавших экипажей (105 — советских и 24 иностранных) финишировало 111. Кроме сошедших, еще шесть экипажей были сняты за нарушение правил соревнований. Таким образом, закончили ралли 105 машин.

Советские автомобилисты выиграли все командные призы: за победу в национальном зачете, за первенство среди клубных команд, за первенство среди заводских команд. В личном же первенстве верх взяли опытные финские гонщики, занявшие в абсолютном зачете четыре первых места. Во всех классах автомобилей, кроме четвертого, победили наши экипажи. Причем наиболее весомым следует считать успех советских спортсменов Н. Сучкова и В. Щавелева на «Москвиче-408» в объединенных втором и третьем классах, где стартовали «Морис-Купер», «Форд-Кортина», «Альфа-Ромео», «Шкода-спорт».

Подводя итоги ралли, мы смело можем сказать: отечественные автомобилисты еще раз подтвердили свою репутацию в смысле надежности, выносливости, пригодности для эксплуатации в сложных условиях. Не закончили соревнования 19 процентов советских экипажей и 29,2 процента зарубежных. Технические повреждения имели три процента наших автомобилей и 11,8 процента — зарубежных. Это весьма показательная статистика. Аналогичные сравнения можно было бы привести и по количеству штрафных очков и по другим показателям.

Каждое традиционное ралли имеет свое лицо — свои неповторимые особенности, свою специфику. Часто ее можно уловить и в названии («Тысяча озер», «Акрополис»). В этом смысле «Русская зима» не представляла исключения. Своеобразная зимняя окраска этого ралли проявилась в дополнительных состязаниях — снежной гонке на аэродроме в Тушино, зимнем слаломе, скоростной гонке по ледяной дорожке ипподрома. Это было необычно для гостей и в спортивном отношении интересно. Но скорее всего зимний колорит на первых порах испугал многих зарубежных автомобилистов, имеющих, к сожалению, весьма превратное представление о русской зиме. Между тем дорожная часть соревнований (они проходили по трассе Москва — Ленинград — Москва) не представляла трудностей. Значительные перемены для осмотра городов еще больше обогатили состязания.

Мы вовсе не хотим поставить под сомнение добрые намерения организаторов, стремившихся сочетать спортивную часть с туристической. Но вольно или невольно это привело к тому, что были нарушены некоторые каноны ралли. При обсуждении итогов наши гости высказали много пожеланий. В частности, о выборе более сложной по рельефу трассы, о более строгих условиях дорожных соревнований (о том же, кстати, говорилось и на заседании президиума Федерации автоспорта). Думается, эти предложения заслуживают пристального внимания, тем более что все зарубежные участники всячески приветствовали проведение международного ралли в нашей стране.

Однако было бы неправильным оценивать прошедшие соревнования только с «внешних» позиций. Ралли имело нема-

**Финские гонщики
побеждают
в личном первенстве**



ВЕСНОЙ О «РУССКОЙ ЗИМЕ»

129 экипажей из разных стран вышли на старт ралли «Русская зима».

На снимке: автомобили в закрытом парке перед началом «московского» этапа соревнований.

Фото И. Бахтина.

ловажное значение и для «внутреннего» развития автоспорта. На старт его вышли представители многих клубов РСФСР, Москвы, Ленинграда, Украины, Белоруссии, Латвии, Литвы, Эстонии, Азербайджана, Грузии, Молдавии. По существу это было зимнее первенство страны. Что же больше всего бросалось в глаза? Разрыв в мастерстве между участниками сборной команды и остальной массой наших гонщиков.

Мы не без гордости говорим, что число людей, участвующих в ралли, измеряется пятизначными цифрами. Огорчает другое. Даже из таких состязаний мы видели спортсменов, не знавших элементарных вещей. Подъезжая к старту дополнительных соревнований, раллисты из Азербайджана неизменно интересовались: «А что здесь надо делать?» По всему чувствовалось, что значительная группа участников тренируется нерегулярно, от случая к случаю, не использует то передовое, что накопили наши ведущие мастера. А отсюда — низкая квалификация, низкие результаты.

Надо думать, что ралли «Русская зима» заставит многих спортсменов по-новому взглянуть на свою подготовку, сделать выводы, теперь же, накануне финальных встреч III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

М. ТИЛЕВИЧ,
спец. корр. «За рулем».

ПОБЕДИТЕЛИ РАЛЛИ «РУССКАЯ ЗИМА»

- Национальный зачет**
1. СССР (1339, 88 очка). 2. Финляндия (997, 84). 3. Польша (834, 48).
Клубный зачет
1. ЦАМК. 2. Республиканский автотоклуб Литовской ССР. 3. «Темпо-1» (Таллин).
Заводской зачет
1. МЗМА. 2. ГАЗ. 3. «Коммунар».
Абсолютный личный зачет
1. Э. Рюали — В. Юнкилайнен. 2. Р. Коссила — А. Ярви. 3. С. Ора — С. Ора. 4. А. Норргорд — М. Норргорд (все Финляндия). 5. А. Нарамышев, Г. Циммерман (СССР).



ЕРЕВАНСКОЕ ТРОЙНОЕ СИТО

Лично-командное первенство СССР
по автомобильному ралли

за рубежом, мастера шоссейно-кольцевых гонок. Но независимо от титулов каждый из них (за исключением призеров первенства СССР 1963 года) должен был подтвердить свою квалификацию в текущем году — занять одно из первых пяти мест в ралли не ниже второй группы Единой всесоюзной спортивной классификации. Таково было непреложное требование положений о соревнованиях. Его жертвами едва не стали азербайджанские раллисты: в республике не было ни одного соревнования, в котором они могли бы выполнить это требование. Но спортсменам не пришлось нести ответственность за бездельность руководителей автоспорта — для них было сделано исключение.

Семь экипажей, закончивших дистанцию звездного сбора, все же превратились в зрителей: они были сняты по результатам прохождения СКВ на последнем участке. Оставшиеся 90 экипажей благополучно прошли техническую комиссию и наутро приняли старт на первом круге основного маршрута. За рулем каждой машины сидел один из двух участников. 460 километров сложных горных дорог с их серпантинами, закрытыми поворотами, непрерывно сменяющимися подъемами и спусками оказались куда более серьезным экзаменом, чем все 3 тысячи километров звездного сбора.

Но этот круг был только своего рода прологом, хотя и вывел на обочину 11 участников. Второй круг обошелся с их напарниками, следовавшими по тому же маршруту ночью, намного круче — он отсеял 21 претендента на медали. И наконец, третий — 640-километровый круг, который экипажи шли в полном составе, сумели закончить по всем правилам 38 участников: 28 на «Волгах» и 10 на «Москвичах» — те самые 36 процентов, о которых шла речь в начале. Для остальных трех тройное ереванское сито стало непреодолимым.

Цифра для наших «внутренних», даже самых серьезных ралли необычная. Пожалуй, она вызвала бы немалую тревогу, если бы мы не знали о суровых условиях соревнований за рубежом, в которых участвовали наши раллисты. Все громче раздававшееся требование приблизить по трудности первенство страны к международным ралли было в этом году удовлетворено, и выбор пал на самую молодую, горную кавказскую трассу, «открытую» для ралли в прошлом

году. Она столь же коварна, сколь и красива. С перевалов виден горделивый Кавказский хребет. Но чтобы забраться, скажем, на один из перевалов (высота 2685 метров над уровнем моря), надо преодолеть 34 узких серпантина на протяжении 24 километров подъема по не освоенной еще для регулярного движения дороге.

Горы оказались негостеприимными. Первенство закончилось триумфом хозяев трассы. Экипажи Г. Заргарян—Г. Терманиян и М. Машинишвили — В. Айвазян завоевали первое и третье места в классе «Волг», а также в абсолютном зачете и вместе с экипажем З. Пилтоян—А. Арутюнян обеспечили сборной команде Армении первенство среди команд союзных республик. Кроме того, чемпионы и бронзовые призеры, составлявшие команду Ереванского таксомоторного парка № 1, вышли победителями среди коллективов физкультуры ДСО и ведомств и автомоторклубов ДОСААФ, а второе место в этом зачете заняли их земляки из низового коллектива «Спартак».

Большого успеха добились львовские спартаковцы Е. Боженов и Б. Ревякин. Им одним удалось пройти марафонскую дистанцию без штрафных очков, и лишь худшая сумма баллов в дополнительных соревнованиях отбросила их на второе место.

В классе «Москвичей» бесспорным было преимущество заводских спортсменов. Чемпионами страны стали Н. Сучков и В. Щавелев, выступавшие на отлично подготовленной машине. Они показали абсолютно лучший результат в дополнительных соревнованиях. Серебряные медали завоевали Н. Чумаков и Э. Лифшиц, набравшие в своем классе наименьшую сумму штрафных очков в дорожных соревнованиях.

Информация о победителях будет неполной, если не сказать еще раз о бронзовых медалистах в группе «Волг». Впервые во всесоюзном чемпионате раллистов призовое место заняла женщина. Этот почин принадлежит Манвеле Машинишвили, спортсменке Ереванского автомоторклуба. Для того чтобы занять третье место, ей с ее напарником В. Айвазяном не потребовалось даже поправочный коэффициент 0,97, на который согласно положению умножался суммарный результат смешанных экипажей. Среди участников таких было тринадцать. Число это и впрямь оказалось не

очень счастливым: закончило соревнования только четыре. Результаты смешанных экипажей решающим образом сказались на итогах командной борьбы. Дело в том, что в этом году стало обязательным участие женщин в команде республики. И если Машинишвили помогла сборной Армении выиграть переходящий приз, а В. Кульбановская белорусской команде выйти на второе место, то неудача В. Гудини лишила на первом же ереванском круге команду Москвы возможности бороться за первенство. Достойно закончили соревнования киевлянка Т. Севастьянова и бакиннка М. Кушнарева, и не их вина в том, что команды Украины и Азербайджана оказались далеко от призовой тройки.

Участники все время чувствовали заботу, которую взяла на себя ДОСААФская организация Армении (председатель республиканского комитета ДОСААФ А. А. Казарян). Они никак не могли пожаловаться и на отсутствие интереса, который проявили к соревнованиям и официальные лица и жители городов и сел, находившихся на трассе.

На улицах дежурили автоинспекторы и активисты ДОСААФ, вместе с сотнями добровольных помощников следившие за порядком. На пунктах КВ участников ожидали колхозные дары, исключавшие всякую необходимость запастись провизией в долгий путь. Прекрасно действовала техническая помощь.

К соревнованиям самый горячий интерес проявили сотни тысяч людей. Кировскан и Ленинскан на втором круге участники проходили ночью. Жители вышли на главные площади, чтобы посмотреть дополнительные соревнования по слалому. Не случайно на открытие основного этапа ралли было продано 96 тысяч билетов. И единственное, пожалуй, чего не учли организаторы, — это энтузиазм болельщиков, которых едва мог вместить в тот день ереванский ипподром. В результате даже пришлось отменить соревнования по фигурному вождению и ипподромную гонку, с которых начинался маршрут.

В первенстве Союза в этом году проходила проверку делом новые Общие условия ралли. Они явились результатом обобщения собственного и зарубежного опыта, широкого обмена мнениями, в том числе и на страницах журнала «За рулем». Теперь тезисы доказывались и опровергались на трассе, а после соревнований по инициативе редакции было организовано обсуждение самих новых условий и первого большого опыта их применения.

Много было сказано о пункте, требующем «в возможно короткий срок ликвидировать опоздание независимо от принципа ралли», если экипаж задержан на трассе организаторами или судьями вследствие непредвиденных обстоятельств. Этот пункт, к сожалению, нашел в соревнованиях самое широкое применение. Участники скоростных состязаний не успевали «переваривать» стартовые и, естественно, возникали задержки. А дальше экипажи попадали в неравные условия: одни задерживались больше,

другие — меньше, и 10 процентов времени, которые они должны были нагнать, превращались в разные величины, стоили для них по-разному. К тому же одним судьи делали в карте отметку о задержке, другим — нет. Дороже всех обошлись эти неувязки экипажам двух «Запорожцев», которые шли под последними номерами. Не сумев нагнать опоздание, они не успели к закрытию КВ и лишились зачета на последнем, финишном круге.

Есть и другая причина, почему целый класс машин (с двигателем рабочим объемом до 1000 см³) оказался «вне игры» и по существу было сорвано первенство среди заводских команд, — непосильные скорости. Для второго и третьего зачетов («Москвичи» и «Волги») средняя скорость на основном этапе составила 55,4 км/час, а для первого («Запорожцы») — 54,6 км/час. А ведь с «Волгами» не смогли конкурировать даже «Москвичи». В данном случае организаторы соревнований (ФАС СССР и ЦАМК) плохо распорядились Общими условиями, разрешающими более гибкий выбор режима движения.

В настоящую гонку превратилась на последнем круге езда по городу — и все из-за того, что перед самой границей Еревана установили СКВ. Вполне понятно, что спортсмены не могли создать себе необходимого запаса времени, а льготы было явно недостаточно. Только благодаря помощи ГАИ и любезности местных водителей дело обошлось без происшествий.

Разгорелись страсти вокруг СКВ, назначенного на участке звездного сбора. Для семи экипажей, как уже сказано, он оказался роковым. Другие пострадали меньше, но все же ощутили. Пришлось здесь проститься с расчетами на медали и несколькими вероятными претендентами. Согласно Общим условиям во время звездного сбора СКВ можно назначать только на участке совместного движения. Но начало этого участка не было объявлено, и лишь по некоторым косвенным признакам участники могли определить его, причем были признаки и «против». И надо согласиться с теми, кто считает, что нельзя подменять штурманское искусство задачами на разрешение юридических казусов.

Справедливым было предложение одновременно обнародовать схему трассы с подробной легендой. Тогда все участники будут в равных условиях, а сохранить подробности в полном секрете все равно невозможно. В конце концов мастерство должно опираться на знание, а не на незнание.

Новые Общие условия ликвидировали многие поводы для конфликтов между участниками и судьями. Но одновременно они породили новые споры. Участники обсуждения — их было свыше 100 человек — сошлись на том, что текст Общих условий нуждается в тщательном редактировании. Раллист, конечно, обязан быть грамотным, но основной документ все равно должен быть изложен доходчиво и исключать разночтения.



Участники уходят на трассу. Десятки тысяч ереванцев пришли на ипподром проводить их в трудный путь.



Сколько динамики в этом кадре! Недаром сбитые (и еще больше — несбитые) кегли вызвали бурную реакцию зрителей. А ведь перед вами всего лишь финишное упреждение фигурки — «Осторожная остановка».

Фото В. Егорова.

Надо надеяться, к следующим ответственным стартам главные документы, определяющие подготовку к ним, можно будет принять не только «за основу», но и «в целом».

Б. МАНДРУС,
спец. корр. «За рулем».

г. Ереван.

ЛИЧНОЕ ПЕРВЕНСТВО

3-й зачет («Волга»): 1. Г. Заргарян — Г. Терманиян (Ереван); 2. Е. Боженов — Б. Ревякин (Львов); 3. М. Машинишвили — В. Айвазян (Ереван). 2-й зачет («Москвич»): 1. Н. Сучков — В. Щавелев (Москва); 2. Н. Чумаков — Э. Лифшиц (Москва); 3. В. Вороник — Л. Рабинович (Ленинград). 1-й зачет («Запорожец»): первенство не разыграно.

КОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО

Среди союзных республик. 1. Армянская ССР (Г. Заргарян — Г. Терманиян, М. Машинишвили — В. Айвазян, З. Пилтоян — А. Арутюнян); 2. Белорусская ССР: 3. Латвийская ССР: 4. г. Москва; 5. Эстонская ССР: 6. Украинская ССР: 7. Литовская ССР: 8. г. Ленинград; 9. Туркменская ССР: 10. РСФСР (сборная областей, краев и АССР); 11. Грузинская ССР: 12. Азербайджанская ССР. Среди коллективов физкультуры ДОСААФ и ведомств и автомоторклубов ДОСААФ: 1. Таксомоторный парк № 1 г. Еревана (Г. Заргарян — Г. Терманиян, М. Машинишвили — В. Айвазян); 2. «Спартак», Ереван; 3. Спортклуб «Чайка» (Горьковский автозавод), 1-я команда.

ПОБЕДИЛА КОМАНДА ЭЛИСТЫ

Всесоюзные соревнования по мотоболу закончены

Всего лишь год назад состоялись первые всесоюзные соревнования по мотоболу на кубок журнала «За рулем». С этого, можно сказать, началась вторая жизнь этой увлекательной спортивной игры, ее повсеместное признание. Закончившиеся в г. Элисте всесоюзные соревнования «моторизованных футболистов», которые по своему значению можно приравнять к первенству страны, порадовали любителей мотоспорта прежде всего широким представительством. Если в прошлом году в матчах на кубок выступило 9 команд, то уже в этом году в одном только первенстве Российской Федерации участвовало 19 коллективов. Возрос интерес зрителей, ряды которых пополняются квалифицированными болельщиками, научившимися разбираться во всех деталях своеобразного рисунка игры.

Борьбу за звание команды-победительницы начали 9 коллективов, представляющих шесть союзных республик и Москву. В финальный этап, который должен был решить главный вопрос — кто же сильнее, — по условиям соревнований вошли четыре команды: Элисты, Тулы, Новосибирска (все — РСФСР) и Казахстана.

Заключительный матч, в котором встретились прошлогодний обладатель кубка журнала «За рулем» команда Казахстана и победитель всероссийских соревнований нынешнего года команда Элисты, прошел исключительно остро. Элистинский стадион «Строитель» был переполнен.



Команда мотоциклистов г. Элисты — победительница Всесоюзных соревнований по мотоболу 1964 года.

Под несмолкаемые приветствия зрителей на поле выезжают команды и выстраиваются в центральном круге. Пионеры преподносят игрокам букеты живых цветов.

В первые минуты матча команды «прощупывают» друг друга. Затем к энергичным действиям приступают элистинцы, но их угрозы ликвидирует уверенно игравший вратарь казахстанцев мастер спорта Б. Старков. Моментами остро контрастируют алма-атинские мастера спорта М. Зальцман и Н. Фомин, но и им не удается взломать оборону соперников. Матч тик и закончился безрезультатно — 0:0. Команда Элисты, набрав 5 очков, стала победительницей первых всесоюзных соревнований по мотоболу.

Награды участникам заключительного матча вручал председатель организационного комитета финала соревнований, заместитель председателя Совета Министров Калмыцкой АССР А. Павлов. За активное участие в развитии мотобол в Калмыцкой АССР, а также за хорошую организацию соревнований грамотой Центрального автомоторклуба СССР награжден председатель республиканского комитета ДОСААФ Б. Чавычалов. Для жителей калмыцкой столицы финальные игры мотоболлистов стали большим спортивным праздником.

Нельзя не сказать о возросшем мастерстве игроков. Отличное владение мотоциклом в сочетании с мастерством футболиста характерно для лучших игроков команд Элисты, Алма-Аты, Новосибирска. Продуманной стала тактика игры, вырос ее темп.

А. КВАН,
тренер Центрального автомоторклуба.

г. Элиста.

СЧЕТ РАССТОЯНИЙ НА ТРАССАХ РАЛЛИ

Г. СОЛОВЬЕВ,
председатель комиссии ралли и кроссов
Федерации автомобильного спорта,
судья всесоюзной категории

В дорожных соревнованиях ралли наибольшие шансы на победу имеет тот спортсмен, который следует по заданной трассе, не отклоняясь от расписания. И опоздание и преждевременная отметка контрольной карты могут быть как на секретном, так и на основном пункте КВ, если режим движения к нему задан в виде средней скорости, а она неточно выдержана, или зачетное расстояние до пункта КВ участником соревнований определено неправильно.

Как возникают такие ошибки, видно из приведенной ниже таблицы.

Предположим, что на автомобиле участника А одометр показывает увеличенное расстояние, а он считает прибор точным. Прибыв на пункт КВ точно в назначенное время (9-30), А, определив по одометру расстояние в 183 км, рассчитал по известной ему средней скорости норму времени 3:03 и астрономическое время отметки 9-33. Предполагая возможное расхождение в показаниях часов — его и судей, — он решил выждать 1 минуту и сдать карту для отметки в 9-31, то есть в пределах двух минут льготы из положенных трех. Впоследствии секретариат оштрафовал А одним очком и изменил ему расписание на +1 минуту. Спортсмен не знает этого, рассчитывает последующее движение, исходя из ошибочного расписания 9-33. В дальнейшем ошибка может нарастать до конца участка, пока не станут известными не объявленные ранее параметры.

Участник Б, превысив среднюю скорость 60 км/час, прибыл на пункт КВ в 9-26. Он считал расстояние по километровым знакам, но проглядел один переход (ниже будет приведен конкретный пример такого просчета) и в результате ошибочных расчетов получил 178 км, отсюда и неправильное время отметки 9-28. Имея, как ему казалось, опережение, лежащее в пределах трехминутной льготы, Б в 9-26 отметил свою карту у судей, а секретариат впоследствии оштрафовал его на 1 очко. Положение у Б ничуть не лучше, чем у А: двухминутное опережение прибытия на все последующие пункты КВ сохранится до конца участка.

Ошибки в определении расстояний на

трассах допускают многие раллисты. Вот почему необходимо подробно рассмотреть ориентировку по схемам, картам и дорожным путевым знакам.

Маршрутные схемы и географические карты

Условием дорожного задания является маршрутная схема, составляемая начальником дистанции, как правило, в масштабе официальных географических карт (чаще всего 6, 7 или 10 км в одном сантиметре).

Пользуясь схемами и «поднятыми» по ним географическими картами, надо иметь в виду, что на картах могут быть обозначены далеко не все дороги, существующие на местности. А иногда показанные на картах дороги давно не используются для движения транспортных средств и их подчас не удастся обнаружить на местности.

На картах масштаба 1:600.000 и мельче дороги на пересечениях и разветвлениях часто обозначены как продолжающиеся на перекрестке в прямом направлении; в действительности же прямо идет второстепенная дорога, а главная поворачивает направо или налево. Перекрестки, показанные на картах в виде четырехсторонних крестообразных, на поверку оказываются многосторонними и неравноугольными. В ряде случаев продолжения пересекающихся дорог удалены одно от другого, то есть по существу вместо одного четырехстороннего перекрестка обнаруживаются два трехсторонних, отстоящих на несколько километров. Со смещением перекрестков нередко сочетается и несоответствие направления главной дороги.

Следовательно, географические карты, особенно многолетней давности, могут помочь лишь в общей ориентировке. Для уточнения трассы необходимо пользоваться путевыми знаками (ГОСТ 5071—49 «Знаки дорожные путевые»), среди которых наибольшее практическое значение имеют указатели на перекрестках, указатели направлений и, главным образом, километровые знаки.

Указатели на перекрестках

Их располагают по направлениям дорог, расходящихся от перекрестка.

Следует иметь в виду, что к населенным пунктам могут вести несколько дорог, ответвляющихся от главной на значительном расстоянии одна от дру-

гой. Чтобы определить, какая из них включена в трассу ралли, надо измерить курвиметром по карте расстояние от того или иного ориентира до нужного поворота.

Нужно также учитывать, что названия пунктов на указателях направлений могут не совпадать с названиями на указателях на перекрестках. В первом случае, как правило, начертаны наименования конечных пунктов пересекающихся дорог, а во втором — ближайшего крупного населенного пункта.

Ориентируясь в направлении движения по указателям на перекрестках, не всегда следует принимать в расчет обозначенное на них расстояние. Дело в том, что в одних случаях оно указывает до административного центра населенного пункта, в других — только до его границы, в третьих — до дороги, выехав на которую предстоит повернуть, чтобы следовать к населенному пункту. Таким образом, расстояние на указателе может оказаться и меньше и больше зачетного.

Километровые знаки

Согласно «Общим условиям проведения ралли» дистанцию измеряют в основном по официальным километровым знакам. Определение зачетного расстояния большой протяженности только по автомобильному одометру неприемлемо для судейских коллегий, поскольку показания приборов могут давать отклонения до 4 процентов в ту и другую сторону.

Сопоставляя показания одометра с километровыми знаками, иногда наблюдают расхождения в расстоянии как между смежными знаками, так и на участках большой протяженности. На старых дорогах они могли возникнуть при замене верстовых столбов километровыми знаками на основе пересчета саженей в метры без измерения расстояний. Наибольшие несоответствия бывают на реконструируемых участках дорог; здесь, впрямь, до нового измерения всей магистрали, переносят километровые указатели со старой дороги по траверсам. Вот почему за счет спрямления извилистых участков действительные расстояния между двумя знаками оказываются короче на несколько десятков, а иногда и сотен метров. Это наглядно иллюстрирует схема 1.

Примерами искажения действительных расстояний из-за спрямления дороги и временного переноса километровых знаков по траверсам могут слу-

Схема 1.

жить два участка магистрали Каунас — Даугавпилс, на которых пролегла трасса ралли одного из первенств СССР.

На перегоне Утена — Укмерге километровым знакам 73/133 и 134/72 соответствовали показания спид-пилота 390,7 и 450,5. Действительное расстояние составило: $450,5 - 390,7 = 59,8$ км, тогда как официальное было принято: $133 - 72 = 61$ км.

На перегоне Укмерге — Каунас у знаков 139/67 и 180/26 фиксировались показания спид-пилота соответственно 3,3 и 43,9. Официальным принималось расстояние: $67 - 26 = 41$ км, в то время как действительное было на 1 км меньше: $43,9 - 3,3 = 40$ км.

Несмотря на временные местные несоответствия действительных расстояний указываемым, километровые знаки сохраняют свое официальное значение. По ним планируют обслуживание дорог, фиксируют местные предметы и сооружения, определяют и зачетные расстояния ралли.

Для того чтобы безошибочно ориентироваться в расстояниях по километровым знакам, нужно периодически фиксировать показания одометра и очередные числа на знаках или, как говорят, «привязываться» к ним. При длительном движении по магистрали делать это следует через 20—30 км пути, а на коротких расстояниях — не реже, чем через каждые 10 км. Приближаясь к перекресткам, на которых предстоит перейти на другую дорогу, «привязку» надо участить с тем, чтобы не пропустить последний знак.

При каждой «привязке» необходимо проверять сумму чисел на километровом знаке. Это нужно делать для того, чтобы своевременно выявить новый счет километров после перехода на другую дорогу и тем самым получить подтверждение правильности выбора направления или обнаружить отклонение от маршрута.

На всех дорогах, выходящих из Москвы, отсчет расстояний ведется от Красной площади. В других городах он начинается также от центральной части города, где расположены административные здания. До сих пор во многих населенных пунктах начало отсчета, так называемая «нулевая точка», совпадает с местом нахождения почтовых учреждений. Важно уметь правильно определить «нулевую точку» в городе. Ведь при выезде из него на первом же столбе чаще всего будет не нуль, а число, указывающее расстояние от «нулевой точки».

Зачетное расстояние рекомендуется определять по единому цифровому ряду километровых знаков. Но при выезде на дорогу с новым отсчетом надо иметь в виду показания одометра.

Наиболее сложно определять расстояния, если трасса ралли часто переходит с одной дороги на другую и пересечения не совпадают с расположением километровых знаков.

Приведем несколько конкретных примеров решения этой задачи, взятых из практики проведения всесоюзного зимнего ралли 1962 года.

Примеры подсчета зачетных расстояний

Пример 1. Этап КВ-9 Вайке-Маарья — КВ-10 Йыгева (схема 2). По одометру от КВ-9 до ближайшего километрового знака 1 км. Он расположен на правой стороне дороги с числами 28/47. Следовательно, место пункта КВ в Вайке-Маарья можно принять за «нулевую точку» со знаком 27/48. Поскольку через 17 км должно быть пересечение дорог около Симуны, делается «привязка» к знаку 42/53, а в 800 метрах за ним оказывается перекресток.

Расстояние Вайке-Маарья — Симуна составляет: $(42 - 27) + 0,8 = 15,8$ км.

После поворота налево в 100 метрах знак по правой стороне дороги с числами 54/14. В 15 км ожидается выезд на основную дорогу. Поэтому делается «привязка» к знакам 3/65 и 2/66. От последнего знака до перекрестка 2,4 км; можно предположить, что знак 0/68 находится в 0,4 км до перекрестка.

Расстояние Симуна — Пасевере будет равно $0,1 + 14 + 0,4 = 14,5$ км.

На перекрестке с левой стороны новой дороги знак с числами 37/97, дающими сумму 134. Ориентируясь по карте в расстояниях до предстоящих перекрестков, надо «привязываться» к знакам 52/82 и 71/63. В 400 метрах за последней «привязкой» перекресток, в 600 метрах после него на левой стороне дороги знак с числами 129/62 — новая сумма 191. Однако пересчета пока не требуется, так как изменился только «концевой» ряд чисел (72 к Раквере сменилось на 129 к Нарве), а «начальный» продолжается; на обеих разветвляющихся дорогах начало отсчета в Тарту. Вблизи следующего перекрестка «привязка» к знаку 135/56, а в 300 метрах за ним оказывается поворот на рокадную дорогу к Йыгева.

Расстояние Пасевере — Торма составляет: $(97 - 56) + 0,3 = 41,3$ км.

В 500 метрах за поворотом на левой стороне новой дороги знак с числами 1/83, дающими сумму 84. Вблизи Йыгева «привязка» к знаку 25/59, и ровно через 2 км пункт КВ-10. Хотя в городе и нет километровых знаков, следует принять, что КВ находится у предполагаемого знака 27/57.

Расстояние Торма — Йыгева равно: $0,5 + (27 - 1) = 26,5$ км.

Суммарное расстояние КВ-9 Вайке-Маарья — КВ-10 Йыгева составляет: $15,8 + 14,5 + 41,3 + 26,5 = 98,1$ км; в качестве зачетного оно принимается с округлением 98 км.

Следует отметить, что спид-пилот показал расстояние 98,8 км, а одометр — 99,4 км.

Пример 2. Часть этапа КВ-10 Йыгева — КВ-11 Тарту (схема 2).

После КВ-10 через 1,9 км — выезд на одну из магистралей Таллин — Тарту. По карте продолжение дороги на Пыльтсамаа смещено по магистрали к северу. После поворота направо в 100 метрах на

левой стороне магистрали знак с числами 50/154 (новый счет с суммой 204), далее знак 51/153 и в 600 метрах за ним ответвление налево (на указателе на перекрестке обозначено «Пыльтсамаа 27 км»), а затем в 600 метрах на левой

Схема 2
(к примерам 1 и 2).



стороне дороги знак с числами 31/53.

Согласно записям расстояние от КВ-9 до последней «привязки» должно было составить: $1,9 + 0,1 + (154 - 153) + 0,6 + 0,6 = 4,2$ км. Но эти расчеты оказываются ненужными, поскольку

стало очевидным, что на дороге от Тормы, несмотря на почти двухкилометровое смещение пересечений с магистралью Таллин — Тарту, сохраняется известный из

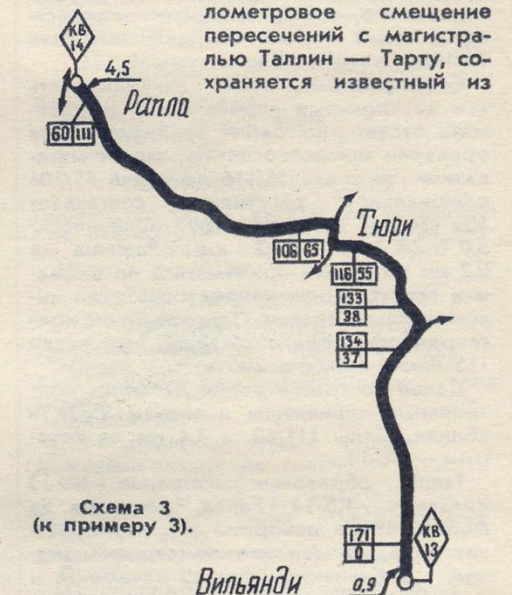


Схема 3
(к примеру 3).

примера 1 счет километров с суммарным числом 84.

Вблизи Пыльтсамаа «привязка» к знаку 55/29, а в 700 метрах за ним пункт КВ-1.

Принимая, что расположение КВ-10 соответствовало знаку 27/57, расстояние КВ-10 Йыгева — КВ-1 Пыльтсамаа будет равно $(55 - 27) + 0,7 = 28,7$ км. Надо,

однако, иметь в виду, что упомянутый выше указатель на перекрестке определял расстояние «Пыльтсамаа 27 км» до «нулевой точки» в городе, а сюда нужно было бы ехать еще 1,7 км. Общий же счет километров ведется между Выхмой и Тормой.

Пример 3. Этап KB-13 Вильянди — KB-14 Рапла (схема 3).



Схема 4 (к примеру 4).

Расстояние от пункта KB-13 до первого километрового знака на левой стороне магистрали с числами 1/170 равно 1,9 км. Это дает право считать, что расстояние от KB-13 до «нулевой точки» 0/171 равно 0,9 км (и взять за основу данную «привязку»).

Вблизи ожидаемого поворота на Тюрю сделана «привязка» к знаку 37/134, за которым через 400 метров поворот, а еще через 700 метров — знак 38/133. «Привязки» не нужны, так как оказалось, что основная дорога повернула налево, а прямо пошла второстепенная, отвечающая. Контрольные «привязки» — у знаков 50/121, 55/116 и 58/115. Вероятно, на последнем знаке вместо 113 ошибочно написано 115. Но это предположение еще подлежит проверке. Вот почему особо фиксируется «привязка» к знаку 55/116. В 5 км от него в Тюрю дорога выходит на магистраль Пярну — Пайде, через 2,8 км, также в Тюрю, отходит влево, а в 2,4 км после перекрестка на левой стороне километровый знак 65/106 с известной уже суммой 171.

Следовательно, нужно ликвидировать все контрольные «привязки» и продолжать отсчет расстояний по знакам. Для проверки можно сосчитать, что от «привязки» к знаку 55/116 до знака 65/106 официальное расстояние составляет 10 км, а по одометру получилось: $5,0 + 2,8 + 2,4 = 10,2$ км. Разница в 0,2 км не может приниматься во внимание при продолжающемся счете по километровым знакам. Одновременно подтвердилось предположение, что число 115 было ошибочным.

Далее по трассе ралли делаются контрольные «привязки» к знакам 95/76 и вблизи Рапла 111/60, в 4,4 км за которым — KB-14.

Таким образом, расстояние KB-13 Вильянди — KB-14 Рапла, несмотря на многократные повороты на перекрестках, определяется по километровым знакам с добавлением только начальной и конечной «привязок»: $0,9 + 111 + 4,4 = 116,3$ км. После округления в зачет принимается 116,5 км.

Пример 4. Этап KB-3 Пярну — KB-4 Йыгева (схема 4).

От пункта KB-3 6,3 км до первого километрового знака, расположенного после поворота с магистрали Пярну — Рига на правой стороне дороги Пярну — Пайде с числами 6/96 (сумма 102). Следовательно, можно считать пункт KB-3 отстоящим на 0,3 км от «нулевой точ-

ки». Контрольные «привязки» у знаков 30/72, 50/52, 80/22 и 89/13; через 1 км знак 90/97 — новый счет с суммой 187, но ряд чисел от Пярну не изменился. Таким образом, счет продолжается по знакам. Вблизи Пайде «привязка» к знаку 95/92, за городом — к знаку 105/82, после которого через 1,3 км поворот на магистраль Таллин — Тарту. Через 0,2 км — к знаку на правой стороне магистрали с числом 88/—, затем к знакам 93/— и 94/—. В 300 метрах за последним поворотом с магистрали налево. В 100 метрах от перекрестка «привязка» к новой дороге у знака на правой стороне с числами 0/68, затем контрольные «привязки» к знакам 10/58, 20/48 и вблизи перекрестка Капу — 25/43, в 800 метрах за которым поворот направо в Йыгева. После поворота в 3,2 км «привязка» к знаку на правой стороне с числами 118/86 (новый счет с суммой 204). Далее контрольные «привязки» к знакам 130/74 и 154/50, в 200 м за которым поворот налево в Йыгева. От поворота до KB-4 — 1,9 км.

Расстояние KB-3 Пярну — KB-4 Йыгева составляет: $0,3 + 105 + 1,3 + 0,2 + (94 - 88) + 0,3 + 0,1 + 25 + 0,8 + 3,2 + (86 - 50) + 0,2 + 1,9 = 180,3$ км. После округления в зачет принимается 180,5 км.

Пример 5. В рассмотренных выше примерах на основных дорогах шел непрерывный счет километров, хотя изменялись их направления и они частично совпадали с другими магистралями. Рассмотрим теперь случай, когда на прямую дорогу выходит новый счет с боковой дороги. Это обстоятельство, не замеченное своевременно, дезориентировало некоторых участников ралли.

Пункт KB-1 Кейла находился на развилке дорог — в «нулевой точке», от ко-

торой начинался новый счет расстояний (схема 5). В 2 км от развилки «привязка» к километровому знаку на правой стороне дороги с числами 2/78 (сумма 80). Контрольная — у знака 20/60, в 200 метрах за которым справа под прямым углом выходит дорога из Палдиски. В 1 км за перекрестком по прямому направлению от Кейлы знак имеет числа 19/48; что дает сумму 67. Очевидно, что на дороге от Кейлы идет новый счет километров.

Продолжая движение по трассе, после знака 19/48 можно видеть тот же ряд: 22/45, 25/42, около Ристи 27/40 и т. д. Следовательно, расстояние Кейла — Ристи надо считать: $20 + 0,2 + 1,0 + (27 - 19) = 29,2$ км, а не 27 км.

Интересно и то, что от знака 22/45, установленного у перекрестка, по левому ответвлению на Линнамэз — Хаапсулу (другая дорога — «срезка» к пункту KB-2) возобновляется счет километров от Кейлы: на знаке по правой стороне дороги непосредственно у перекрестка числа 24/46.

Участники соревнований, не проверявшие суммарного счета километров на знаках, а фиксировавшие только «начальные» числа, ошибочно предположили, что от Кейлы идет непрерывный отсчет, и, «потеряв» таким образом 2 км, исказили свои штурманские расчеты. На данном этапе была задана средняя скорость движения (42,8 км/час) без указания расстояния. Вот почему ошибка сохранилась на всем первом кольце. Это означало смещение расписания на 3 минуты в сторону опережения, то есть практически льготное время для них уменьшилось с 8 до 5 минут.

Мы надеемся, что анализ рассмотренных выше примеров поможет штурманам-раллистам с наибольшей точностью определять расстояния на трассах и заканчивать дорожные соревнования только «на нулях». Тогда победу в ралли будут определять отличная подготовка автомобиля и высокое мастерство вождения на скоростных состязаниях.

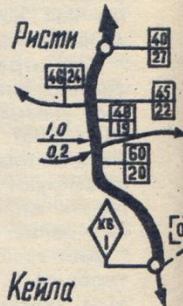


Схема 5 (к примеру 5).

ЗАРЕВО НАД СТАДИОНОМ

Между трибунами — снег, поэтому редкий смельчак садится, да и то на краешек скамьи. А большинство людей стоит. Чернеют карандашом в программе, курят, глядят вниз на белую дорожку, вокруг белого же поля. И туда, вниз, направлены лучи прожекторов. Поле с дорожкой — как сцена. Лучи наполняют гигантскую чашу светом; оразу по выходе из метро видно бледное, будто размытое по краям сияние, протянувшееся от земли до неба. На Большой спортивной арене Центрального стадиона имени В. И. Ленина идут мотогонки по льду.

Два вечера подряд темной стеной стояли на Восточной трибуне зрители, голубым огнем светилась ледяная дорожка, трещали, разрывая воздух, мотоциклы. Разыгрывался Большой приз Центрального стадиона имени В. И. Ленина.

Интереснейшие спортивные соревнования, прерванные на несколько лет, возобновились. Теперь они станут ежегодными. И не случайно, что розыгрыш проводился для гонщиков, выступающих в классе мотоциклов с рабочим объемом двигателя 500 см³. Гонщики высшего класса, мотоциклы наиболее мощные — вот условия, создающие и предельную скорость, и предельную волю к победе, и предельный интерес зрителей. На льду московского стадиона встретились победители гонок, происходивших ранее во многих городах страны. Среди них было немало молодых спортсменов, до сих пор не известных. Отлично показал себя, например, и на предварительных состязаниях и затем в Москве юный уфимец Габдрахман Кадыров, мастер спорта из Ульяновска Лев Ерохин.

...Летит снежная пыль, машины наклоняются чуть ли не под 20 градусов и земле. Заезды следуют один за другим. Их всего 40: 20 в первый день и 20 во второй. В первый день соревнований победителем был Борис Захаров из Москвы. Спортсмен лидировал и во второй день. И снова, вероятно, оказался бы первым, но в предпоследнем, 19-м, заезде, намного опередив соперников, потерял бдительность и позволил себя обогнать. Первое место второго дня досталось Сергею Старых (Москва). Общий итог у Старых и Захарова оказался одинаковым — 26 очков, но судейская коллегия присудила первое место Борису Захарову за большее число побед в заездах. Ему был вручен Большой приз Центрального стадиона имени В. И. Ленина.

Р. ЯРОВ.

SovietRally.ru

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