

№ 4 (012)

СЕЗОН 2015

www.sovietrally.ru

СОВЕТСКОЕ РАЛЛИ



ДОРОГАМИ
ПОДВИГОВ
И СЛАВЫ



**ЗА
РУЛЕМ**

ИСТОРИЧЕСКИЙ ВЫПУСК: ЛИСТАЕМ СТРАНИЦЫ
ЖУРНАЛА “ЗА РУЛЁМ” (ВЫПУСК №4)



1. На старте ралли «Беларусь—67».

2. Чемпионы Спартакиады Белоруссии Дорохов и Адамович проходят трудный спецучасток.

3. ...погрузился в «высшую математику» ралли.

4. Победители ралли по группе «Москвичей» Вашкевич и Максимов на пункте контроля времени в Барановичах.

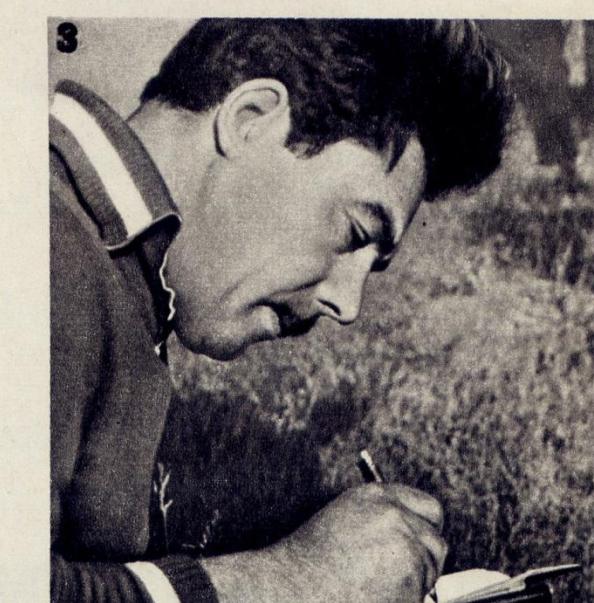
Фото И. Елисеева

«БЕЛАРУСЬ—67»

Авторалли «Беларусь». В этом году оно стало также финалом республиканской спартакиады, посвященной 50-летию Великого Октября.

Ралли началось 800-километровым звездным сбором из пяти городов — Бреста, Витебска, Гомеля, Гродно и Минска. Основной маршрут включал четыре этапа общей протяженностью 2400 км. Кроме дорожных соревнований, участники должны были пройти много дополнительных состязаний, преодолеть ряд участков на повышенных скоростях. Словом, по сложности спартакиадное ралли Белоруссии не уступало всесоюзному.

Сорок экипажей оспаривали призы юбилейной спартакиады. В классе «Волги» они достались чемпионам прошлого года — мастерам спорта Владимиру Дорохову и Александру Адамовичу. А вот на втором месте оказался экипаж, в составе которого выступала женщина — Надежда Белько. Вместе с Валентином Понигренком они стали серебряными призерами. Третими были спортсмены Минского автозавода — Г. Фрид и Э. Буксов.



По классу «Москвичей» звания чемпионов спартакиады завоевали перворазрядники Евгений Вашкевич и Дмитрий Максимов, опередившие И. Хотулева и В. Рязанова, а также представителей Минского автокомбината № 2 — А. Гольдберга и М. Третьякова.

В командном зачете первенствовала сборная Минской области, на втором месте — спортсмены Могилевской области и на третьем — Минска. Сборные команды областей состояли из трех экипажей, в число которых обязательно должны были входить две женщины.

Ралли «Беларусь» — одно из многих соревнований Спартакиады народов СССР, которая прошла как яркий праздник советского спорта.

Спартакиада

ФИНИШИРУЕТ



Четыре года... Всего лишь четыре года отделяют предыдущую спартакиаду от нынешней. Но это были годы интенсивного развития технического спорта в нашей стране. Около 15 миллионов участников вышло на старты соревнований II Всесоюзной спартакиады в 1960—1961 годах. А сейчас только за первый, 1964 год их число достигло 20 миллионов.

Внушительный рост! Цифры, свидетельствующие о том, что технические виды спорта стали у нас по-настоящему

массовыми, доступными миллионам людей.

Четыре года... Вспомним, что это был период, ознаменовавшийся серьезными успехами наших спортсменов на международной арене, успехами, о которых заговорили теперь во всем мире. В прошлом году в 32 международных соревнованиях советские мотогонщики завоевали 20 первых мест, 18 — вторых и 7 — третьих. Широко известны триумфальные победы на двух чемпионатах Европы наших мастеров ледовых

гонок. Три советских спортсмена входят в десятку сильнейших гонщиков мира.

А что такое последние четыре года, отделяющие нас от предыдущей спартакиады, в жизни одного спортсмена? А если проследить за эволюцией самих видов спорта? Чем знаменательны эти годы, что было для них самым характерным?

Редакция попросила ответить на эти вопросы нескольких чемпионов II спартакиады.

ОТ ВТОРОЙ К ТРЕТЬЕЙ

ВИКТОР ЩАВЕЛЕВ

(автомобильное ралли)

Безусловно, ралли за последние четыре года претерпело большие изменения. Прежде всего хотелось бы отметить увеличение средних скоростей на протяжении всей дистанции. Если раньше они едва достигали 50 км/час, то теперь в ряде состязаний превышают 70 км/час. Усложнелись трассы, больше стало скоростных участков.

Новая трасса в Армении, где проходило прошлогоднее первенство страны, требует большего искусства от водителей, чем, скажем, трасса в Закарпатье, где в 1961 году наш экипаж стал чемпионом.

Новым в ралли является также то, что скоростные участки обязаны проходить оба гонщика. То есть исчезло существовавшее ранее разделение, когда один член экипажа выполнял функции водителя, а второй — только штурмана. Теперь оба должны сочетать мастерство и гонщика и штурмана.

Многое изменилось в автомобилестроении. Наша команда изменила конструкцию машины, установив на крышу автомобиля, оборудуем машины противотуманными фарами, а сами водители применяют ремни безопасности. В зимних ралли в последнее время разрешено шиповать колеса.

Существенным новшеством, на мой взгляд, является то, что два класса — серийных автомобилей и машин с форсированным двигателем — объединяются в один зачет. Естественно, это обвязывает теперь водителей повышать свою техническую квалификацию, лучше знать двигатель, уметь его форсировать. Все это требует от спортсмена более разносторонней подготовки.

Как готовимся мы к финалу нынешней спартакиады? И я, и мой напарник Николай Сучков участвовали в соревнованиях всех этапов спартакиады. Для ралли очень полезны такие разновидности

На трассе ралли экипаж Виктор Щавелев (слева) — Николай Сучков.

автоспорта, как подъем на холм, «фигурка», шоссейно-кольцевые гонки. Борьба за звание чемпиона страны и победителя III Всесоюзной спартакиады обещает быть как никогда упорной.

ВЛАДИМИР СЕМИН

(мотоциклетное многоборье)

За последние четыре года советские мотогонщики участвовали во многих крупнейших международных состязаниях. Несомненно, это положительно отразилось на их мастерстве. Причем мне хочется подчеркнуть, что в состав сборной страны входят гонщики из разных



Владимир Семин.

республик. Это Борис Дреслянинов из Узбекистана, Владимир Дарвин из Казахстана, Т. Сепп из Эстонии и многие другие. Есть с кого брать пример у самых молодых гонщиков.

На всех соревнованиях — и в ФРГ, и в Чехословакии, и в ГДР — были представители заводов, выпускающих мотоциклы ИЖ и «Кировец». Это помогло повысить качество машин. Новые спортивные модели по своим техническим характеристикам намного лучше своих предшественников.

Совершенствование техники, естественно, обусловлено и усложнение трасс. Трассы в Алма-Ате и в Орджоникидзе требуют от спортсмена как большого мастерства, так и лучшей подготовки машины.

Первенство страны и финал III Всесоюзной спартакиады состоятся на новой трассе — в Армении. Я стараюсь не пропускать соревнований, почаще выступать. Был на соревнованиях в Орджоникидзе, а потом тренировался в Риге в шоссейно-кольцевых гонках.

6

ВЛАДИМИР ЯКУБОВИЧ

(автомодельный спорт)

В нашей стране автомоделизм — молодой вид спорта, но его популярность растет быстро. Особое внимание за последние годы обращается на технические осмотры моделей. Начиная с 1962 года требования к моделям-полумакетам возросли. Претерпели большую эволюцию и гоночные модели. Многие советские спортсмены уже выступали с мини-автомоделями, которые можно поставить в ряд с образцами международного класса. О непрерывном совершенствовании моделей и мастерства спортсменов мог бы наглядно свидетельствовать такой показатель, как рост скоростей. Возьмем, например, модели в классе 1,5 см³. В 1961 году они развивали в час 98 км, а в 1964 году их скорости возросли до 125 км/час. То же — и в группе моделей с двигателем рабочим объемом 2,5 см³ и 5 см³. Еще более сильный «рывок» сделали десятикубовые модели.

Отрадно, что у нас появились новые имена. Только за первый год нынешней спартакиады четыре автомоделиста удостоены звания мастера спорта. Это Геннадий Костыкин из Ташкента, москвич Юрий Степанов и Вячеслав Соловьев, Гунар Дзениты из Риги. Кроме того, установлено несколько рекордов СССР.

Период от предыдущей спартакиады до нынешней знаменателен также тем, что год от года множились успехи советских автомоделистов в международных соревнованиях.

Для меня 1965 год — весьма напряженное время. Во-первых, потому, что к финалу спартакиады нужно подготовить свою «основную» модель в классе 2,5 см³, а во-вторых, мне еще хочется освоить пятикубовую модель.

Владимир Якубович.



Для массовых стартов

По гладкому шоссе вереницей бегут машины. Трудно отдать предпочтение кому-либо из водителей, разве что на поворотах можно увидеть разницу в их мастерстве. Но вот начинается крутой или затяжной подъем, и ровная до этого цепочка рассыпается. Один преодолевает его без особого напряжения, другой, неумело выбрав передачу или замешкавшись с переключением, проскаивает вперед одного за другим с сочувствием и некоторым превосходством поглядывающих на него коллег. А на раскатанной зимней дороге нередко можно увидеть и медленно сползающую назад машину. Одним словом, картина, знакомая каждому водителю.

Особое умение, которое требуется для преодоления подъемов, дало веское основание организаторам ралли включать в программу этого автомобильного многоборья специальное скоростное соревнование «подъем на холм». И что характерно: первый же опыт закончился существенными корректировками, которые внесло новое упражнение в распределение мест, хотя раллисты — все народ опытный. Входили подъемы и в кроссовые трассы.

Но настоящее признание «подъем на холм» получило в период нынешней спартакиады по техническим видам спорта. Автомобилисты столицы открыли интересную трассу на Ленинских горах. Вначале ее воспользовались спортсмены Московской области для подготовки к всесоюзному зимнему ралли 1964 года, в котором они показали лучший результат в скоростных состязаниях. Вслед за этим по инициативе спортсменов Москворецкого района, больших энтузиастов нового соревнования, трассу стали осваивать низовые доссейфовские коллективы. В районных первенствах стартовало около 1000 человек, нескольким из них «подъем на холм» помог завоевать первый разряд. Особых успехов добились спортсмены автобазы Октябрьского района, организовавшие регулярные тренировки на трассе.

Преодоление ее оказалось не столь уж простым делом, даже для бывалых водителей, как это могло показаться на первый взгляд. Кое-кого занесло, у многих глох двигатель на крутых поворотах с подъемом, которые включала полукилометровая дистанция с перепадом высот в 50—60 метров.

Соревнованием заинтересовались не только начинающие спортсмены. В первенстве, которое провел на Ленинских горах спортивный клуб Московского завода малолитражных автомобилей, выступили ведущие мастера страны Бубнов, Орлов, Шавелев, Лицшиц, Сучков. И боролись они в этой «горной гонке в миниатюре» с полной отдачей сил.

Жаль только, что зрители были лишь свои, заводские болельщики, да случайные прохожие. Но если поставить задачу привлечь публику: выбрать хорошо просматриваемую трассу и подкрепить дело рекламой, уверены — люди придут, а кто « поболеет» раз, во второй придет обязательно.

Признание «подъема на холм» получило теперь документальное подтверждение. Он введен как самостоятельный вид автомобильных соревнований в Единую всесоюзную спортивную классификацию, о которой рассказывалось в № 4 «За рулём» за 1965 год. Напомним, что в соревнованиях II группы за первое место дается 20 очков, III — 15, IV — 10 и V группы — 5.

Что же представляет собой «подъем на холм»? «По молодости» он еще не успел попасть в Правила. Поэтому сошлемся на опыт москвичей, которые провели уже около 20 состязаний.

Традиционной стала здесь дистанция в 500 метров с 4—5 крутыми, серпантиными поворотами. Вообще же для трассы подходит любой холм. Желательно разметить ее с поворотами. Соревноваться можно на любых машинах, в том числе и на грузовых, но результаты, естественно, засчитываются отдельно в каждом классе. Чтобы привлечь побольше водителей, разрешают стартовать на одной машине неограниченному числу участников. Победители определяются по времени прохождения дистанции. Старт дается с места при заданном двигателе и нейтральном положении коробки передач. Из соображений безопасности трасса надо выбирать так, чтобы вблизи не было препятствий.

«Подъем на холм» можно проводить не только как самостоятельное соревнование. Москвичи, например, включили его в двоеборье вместе со спринтом. Не исключено сочетание его с «фигуркой» или с соревнованиями на экономию топлива или с тем и с другим.

Но во всех случаях «подъем на холм» сохраняет главные свои качества — интересного массового, доступного состязания, оттаскивающего мастерство, вождение и потому имеющего большой прикладной смысл. А путевку в жизнь дала ему спартакиада.

В. МАНДРУС

Спартакиадный год в Таураге

Начало всегда бывает нелегким. Немало трудностей выпало на долю Альгиса Дауноравичюса. Два года с группой товарищей, таких же энтузиастов автомобильного спорта, строили он спортивную машину. Когда автомобиль выкатили из гаража, скептики предвещали: «Даже до Каунаса не доехет...»

Осенью 1963 года Альгис решил участвовать в республиканском чемпионате — шоссейно-кольцевых гонках. «Старые волки» — опытные гонщики тоже не жалели реплик по адресу первой спортивной машины из района. Но Дауноравичюса это не смущило. Начались гонки. Не одна машина оставила уже трассу: то технические неполадки, то неосторожность спортсмена. Друзья Альгиса волновались: выдержит ли двигатель, хватит ли земляк, как и машина, впервые на гонках. «Старые волки» брали круг за кругом, а по их следам, не отставая, мчался красненский таурагский автомобиль.

Гонку Альгис закончил четвертым и выполнил норматив второго разряда. Машина отлично выдержала экзамен. На этом же автомобиле в 1964 году в Вильнюсе на республиканских и в Каунасе — на всесоюзных соревнованиях стартовал другой спортсмен из города Таураге — Ионас Шакис. И он добился второго спортивного разряда.

После этих ответственных стартов энтузиасты объединились, и на здании районного комитета ДОСААФ появилась вывеска «Самодельный спортивный мотоклуб». Члены клуба стали готовиться к стартаам всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. За год клуб подготовил 170 мотоциклистов, 22 водителя автомобилей, 20 членов клуба стали разрядниками.

Сейчас Витас Огинтас, Принас Ужкрайтис, Ионас Шакис, братья Юозас и Юргис Чесны, Эдвардас Кизелис и другие спортсмены под руководством председателя клуба — заместителя председателя райисполкома Альгиса Дауноравичюса трудаются над созданием нового спортивного автомобиля. Они рассчитывают выступить на нем в Вильнюсе на республиканских шоссейно-кольцевых гонках. Таурагским спортсменам большую помощь оказывает мастер спорта, неоднократный чемпион СССР ленинградец М. Ковалев.

Недавно по инициативе клуба в первой средней школе создан кружок автомоделистов. Под руководством учителя К. Гедрайтиса школьники настойчиво готовятся к республиканским соревнованиям. Не теряют зря времени и картисты, которыми руководят член совета клуба сменный мастер завода узлов счетных машин А. Вайорас.

Прошел только год со временем первого, организационно-выборного собрания, в котором участвовало 20 человек. Теперь клуб насчитывает несколько сот активных членов.

И. АРВАСЯВИЧЮС,
заведующий отделом
Таурагского РК КП Литвы,
член совета автомотоклуба

е. Таураге

РАСТУТ РЯДЫ МАСТЕРОВ СПОРТА

Звания мастера спорта СССР удостоены:

Автомобильный спорт

В. Дурнев (Рига, Советская Армия); Е. Турков (Москва, Советская Армия); Х. Ванари (Тарту, «Калев»); Г. Высоцкий (Одесса, Автомотоклуб); А. Коровин, В. Матвеев, В. Сакач (Кишинев, Автомотоклуб); Ю. Констис (Рига, «Даугава»); А. Гулер, Л. Кобылинский (Ленинград, «Спартак»); А. Денисов, С. Колесник, Н. Кононов, Х. Слепой, А. Шеин (Москва, «Спартак»); А. Горковенко (Нальчик, Автомотоклуб); Р. Харунас (Вильнюс, Автомотоклуб); Б. Абромавичус (Шяуляй, «Жальгирис»); В. Шлыцис (Каунас, «Жальгирис»).

Мотоциклетный спорт

В. Богдевич, А. Кравец, М. Тугаев (Одесса, Автомотоклуб); В. Гурин (Николаев, Автомотоклуб); А. Долгополов (Киев, Автомотоклуб); Н. Ковалев (Свердловск, Автомотоклуб); А. Морозов, А. Топорков (Душанбе, Автомотоклуб); А. Сомов (Красноярск, Автомотоклуб); И. Лобановский (Красноярск, «Буревестник»); И. Шипицин (Ирбит, «Труд»).

Водно-моторный спорт

В. Тягунов, В. Шибаев (Москва, ВМФ); Г. Серейка (Каунас, «Жальгирис»).

7

Я. Х. Паникаров: Думаю, тут у нас разных мнений быть не может. В самом названии «спортивно-технический» указаны цели клуба. Мы прививаем вкус к спорту всем, кто приходит к нам учиться. Проездил 30 часов — можешь участвовать в фигурном вождении на клубной машине. Сначала у нас соревнуются учебные группы, а затем победители встречаются в финале. Важно не забывать о поощрении. Пусть это будет грамота, недорогой кубок или нагрудный значок. Но это придает интерес спортивному состязанию.

Г. В. Хамидулин: А мы попробовали мотобол. Повесили афиши, объявили по радио. Вначале народ отнесся к новой игре с недоверием. Теперь же футбольисты на нас в обиде — говорят, мы сделали им подножку.

При клубе большая мотосекция, имеем 12 мотоциклов. Но основой для развития спорта остаются личные мотоциклы. В некоторых соревнованиях, таких, как пятикилометровые гонки по легкопересеченной местности, на своих машинах у нас стартовало свыше 40 мотоциклистов.

НЕ СПОРТОМ ЕДИНЫМ...

— Мы все за спорт, — говорит **В. Ф. Чистяков** (начальник спортивно-технического клуба Мышкинского района Ярославской области), — но не спортом единственным должна заполняться клубная работа. С каким успехом прошел у нас вечер автомобилистов! Курсанты и члены клуба пришли с женами и девушки. Мы показали им классы, мастерские, потом пригласили в «зал». Водителям — ветеранам войны военком вручил

юбилейные медали, затем были воспоминания, музыка, песни. Или вот техническая викторина. Провели ее совместно с сотрудниками ГАИ. Победитель, водитель третьего класса, проявивший глубокие знания, в качестве приза получил удостоверение водителя второго класса.

Я мог бы рассказать и о праздниках ДОСААФ, на которые съезжаются молодежь со всего района, и о другом. Но главное, что хотелось бы подчеркнуть: в сельских районах, где пока меньше, чем в городе, зрелищных предприятий, лекториев, стадионов, очень важно сделать спортивно-технические клубы центром массовой работы с молодежью.

— Я, правда, не представляю здесь сельский клуб, — присоединяется к разговору начальник спортивно-технического клуба города Дубны **Н. И. Сошников**, — но позволю себе сделать одно замечание. Мало еще в нашем арсенале таких мероприятий, которые имели бы чисто оборонный характер. А молодежь любит их. К 25-летию разгрома фашистских войск под Москвой мы провели необычные соревнования-эстафету. Водители должны были быстро пустить двигатель, промчаться на автомобиле к открытому тиরу, выйти из машины, сделать прицельные выстрелы по мишени и вернуться на старт. На моей памяти не было более интересных соревнований. Наверно, и в сельских клубах они прошли бы с успехом.

Федерации должны не только разрабатывать правила таких соревнований, но и включать их в спортивную классификацию.

М. П. Калинин: Наша беседа будет неполной, если мы не коснемся деятельности спортивно-технических клубов в школах.

И. А. Пятин: Мы шефствуем над Змеевской и Покровской средними школами, помогли организовать там технические кружки. Но нет мотоциклов.

В. Ф. Чистяков: По этой же причине мы не можем организовать среди школьников изучение автомотодела. Вот если бы органы Госавтоинспекции передавали нам списанные машины для использования в виде наглядных пособий — дело пошло бы лучше.

М. П. Калинин: А почему бы не организовать школу юных мотоциклистов прямо при спортеклубе, как это сделали в Соль-Илецке?

Э. М. Гузеев: Да, у нас действует такая школа. Занимается в ней 48 учащихся. Возглавляет ее наш активист И. В. Торопов. Занятия проводятся по расписанию два раза в неделю по два часа. Ребятам выделены мотоциклы, учебные пособия. Разработано положение.

районах только по форме, на вывесках, именуются клубами, содержание же их деятельности в лучшем случае сведено к заурядным хорасчетным курсам. Героико-патриотическое воспитание, техническая пропаганда, спорт и другие виды массовой работы присутствуют там только в отчетах. В то же время участники «круглого стола» показали, какими могут стать спортивно-технические клубы, если возглавляют их инициативные, энергичные люди — вожаки, умеющие сплотить актив, увлечь его на живое, интересное дело.

Конечно, нельзя полагаться только на энтузиазм. Многие спортивно-технические клубы нуждаются в помощи, в укреплении материальной базы. Кому не известны нужды сельских спортивно-технических клубов? К сожалению, областные, краевые комитеты Общества слабо снабжают сельские спортивно-технические клубы учебной и спортивной техникой, литературой, плакатами. Управление материально-технического обеспечения и капитального строительства ЦК ДОСААФ также должно больше учитывать нужды и запросы села.

Может быть, следует подумать и над тем, чтобы штатные автомотоклубы крупных городов взяли шефство над близлежащими сельскими спортивно-техническими клубами, помогли им стать на ноги, обзавестись всем необходимым.

Но прочная материально-техническая база — не самоцель. Это фундамент, на котором должна строиться живая, богатая разнообразными делами жизнь клуба. Стать очагом технической культуры на селе, содействовать воспитанию нового человека, подготовке его к труду и защите Родины — в этом главная и благородная задача клубов сельских районов.



Советские автомобили «Москвич-408» на старте ралли «Акрополис» (Греция).

бросить тень на спортивную и техническую ценность этих соревнований. Именно в них лучше всего проявляется выносливость водителей, умение их ориентироваться на трудных, запутанных дорогах и при движении на повышенных скоростях. Именно в них лучше всего испытываются технические качества автомобилей в условиях многодневной езды на форсированном режиме.

в Греции, «Полуночном солнце» в Швеции, «Монте-Карло». Два раза и у нас проводились международные ралли «Русская зима». Кстати, здесь советские команды завоевали первенство в национальном зачете. Были достигнуты успехи и при выездах на соревнования за рубеж. В 1964 году автомобили «Москвич» в «Рейде польском» выиграли два первых места в своем классе. В следующем году на том же ралли победителями в своих классах стали уже «Москвич» и «Волга», а сборная команда Советского Союза заняла второе место в розыгрыше командного Кубка Европы. Все эти успехи свидетельствуют о больших возможностях наших автомобилистов.

Советские спортсмены и впредь должны выступать на отечественных автомобилях в крупных международных ралли.

Какие объективные соображения лежат в основе такого утверждения? Какие выводы мы должны сделать из итогов выступлений? Наконец, какие шаги следует предпринять, чтобы повысить уровень наших спортивных результатов в международных ралли? На эти вопросы я и хотел бы ответить.

Выпускаемые ныне отечественные легковые автомобили имеют двигатели меньшей мощности, чем двигатели аналогичных по рабочему объему зарубежных марок. Это, безусловно, сказывается на динамических качествах автомобилей. Однако по ряду показателей наши машины превосходят зарубежные, что может быть отчетливо выявлено в некоторых ралли.

К этим преимуществам в первую очередь относятся из надежность, прочность и неприхотливость на различных дорогах и в разных климатических условиях. Особенно наглядно эти достоинства наших машин проявляются в ралли с напряженным режимом движения по трудным дорогам, когда к

финишу приходит третья, а то и менее стартовавших экипажей. Так, в «Рейде польском» 1964 года, где в классе 1300-1600 см³ стартовали четыре «Альфа-ромео», ФИАТ-1500, «Форд-кортина», «Фольксваген» и два «Москвича», на финише были лишь два наших автомобиля. Аналогичное положение сложилось в 1965 году, на труднейшем ралли «Влтава», когда из 82 стартовавших машин финишировало 11. И здесь за 200 километров до финиша в классе автомобилей 1300-1600 см³ на трассе оставалось два «Москвича-408». Лишь случайность не позволила нашему экипажу стать полноправным победителем в этом классе. Такое же положение было в «Рейде польском» 1965 года. Правда, финиши достигли не только советские машины, однако среди трети финишировавших наши автомобили были первыми в обоих классах, где они стартовали. В 1966 году на ралли «Влтава» успешно финишировали один «Москвич» и одна «Волга», а в «Рейде польском» из 14 автомобилей, закончивших соревнования, три были советские, причем «Волга» заняла второе место в своем классе. В прошлом году успешным было выступление в Финляндии, где наша команда на «Волгах» заняла третье место в национальном зачете.

Участие советских автомобилей в ралли может и должно содействовать укреплению их престижа за рубежом. Федерации автоспорта СССР надо выбирать для участия именно те ралли, характер которых наиболее способствует выявлению достоинств наших машин. Здесь следует сожалением сказать, что ралли «Русская зима» нам не удалось организовать таким образом, чтобы его можно было отнести к трудным соревнованиям, спортивно благоприятным для наших автомобилей.

Конечно, сказанное здесь ни в коем случае не снимает с повестки дня задачу — обеспечить наш автоспорт легковыми автомобилями с мощными двигателями. И мы надеемся, что проводимые сейчас конструкторскими бюро заводов и институтами работы по созданию таких двигателей увенчиваются успехом.

В проблеме, связанной с участием в международных ралли, есть и другие нерешенные вопросы. Совершенно ясно, что если мы не будем бояться сильнейшими гонщиками мира преодолевать трудные трассы, не будем перенимать лучшее из их опыта, то не сумеем это никакими дополнительными «лошадицами силами».

Многодневная напряженная гонка, какой является сейчас большинство ралли, требует от спортсменов огромного напряжения сил. И здесь многое зависит от того, насколько хорошо члены экипажа дополняют и подменяют друг друга, насколько умеют они экономить силы, отдыхать на наиболее легких участках. Во всем этом мы еще устаем ведущим экипажам зарубежных стран. Уступаем мы и в технике прохождения скоростных участков. Энергии, смелости и желания победить у наших спортсменов хоть отбавляй, а вот спортивного умения порой не достает. Особенно это заметно на сложных поворотах, горных трассах и т. п.

И еще об одном. Международные соревнования в большинстве своем имеют специальный зачет и призы для женских экипажей. У нас в стране много женщин-водителей, но их пока робко вовлекают в автоспорт. Лишь в прошлом году один экипаж раллистов впервые дебютировал в международном ралли. И хотя ему не удалось успешно дойти до финиша «Рейда польского», на Краковском аэродроме, где были скоростные гонки, наши девушки не только были впереди многих иностранных женских экипажей, но и не уступали некоторым мужским

экипажам. Нужно смелее решать вопрос об участии женщин в автоспорте.

Для того, чтобы добиться устойчивых спортивных достижений, надо резко улучшить тренировочную работу со сборной командой, периодически проводя для нее специальные тренировочные сборы (как это делается в других видах спорта), и особенно с молодежью. Жизнь настоятельно требует от нас создания молодежных сборных команд раллистов, и надо, чтобы Федерация автоспорта решила этот вопрос.

Организуя авторалли различных масштабов у нас в стране, мы ищем наиболее целесообразные формы проведения соревнований. Были на этом пути ошибки, но за последнее время комиссии ралли Федерации автоспорта СССР сделано много полезного. Конечно, необходимо учить специфику наших условий, воспитывать у раллистов именно те спортивные и водительско-прикладные качества, которые нам наиболее нужны. Но опыт организации международных ралли также дает много полезного, что, безусловно, следует использовать. Скажем, умение привлечь зрителей (об этом мы применительно к ралли пока не думаем) или введение интересных с технической точки зрения дополнительных соревнований. К примеру, в ралли «Влтава» включены состязания на стабильность сохранения скоростных результатов (динамики автомобиля) в начале и в конце соревнований.

В новой пятилетке у нас в стране предусматривается резкое увеличение выпуска легковых автомобилей. Тем самым создаются объективные предпосылки для того, чтобы авторалли, эти наиболее доступные соревнования на стандартных легковых автомобилях, получили большой размах.

Р. ЧЕРТОВ,
заслуженный тренер СССР

РАЛЛИ СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

Преодоление в условиях жесткого графика длинной трассы, пролегающей по дорогам различного рельефа с извилистыми и горными участками, большое количество скоростных гонок и дополнительных состязаний — такими предстают перед нами современные крупные ралли, которые сегодня являются самым распространенным соревнованием в мировом, и особенно в европейском автоспорте.

В условиях острой конкурентной борьбы капиталистические фирмы стремятся любой ценой завоевать первенство, причем иногда пользуются далеко не спортивными приемами. Всем памятен скандал на ралли «Монте-Карло» в прошлом году (см. «За рулем», 1966 г., № 4), когда результат четырех победителей на «Морис-купеах» (английской фирмы Би-Эм-Си) был аннулирован.

Но даже самые отвратительные гримасы буржуазного автоспорта не могут

ГОДЫ ФАКТЫ

● 1955 г., МАРТ. В Москве на малом стадионе «Динамо» впервые проведены гонки на льду по 400-метровому кольцу. Победили Н. Сусова и А. Савельев (125 см³), А. Степанов (350 см³).

● 1955 г., ИЮЛЬ. Прошли первые в стране трехдневные мотоциклетные соревнования — прообраз нынешней многодневки. Среди 257 гонщиков в личном зачете абсолютное первое место занял рязанец П. Подзолков.

● 1955 г. На Львовском автобусном заводе изготовлен опытный образец автобуса ЛАЗ-695.

● 1955 г. Организован Институт комплексных транспортных проблем (ИКТП) Академии наук СССР. Вместе с научно-исследовательскими институтами автотранспорта, а также автодорожными вузами он способствовал развитию и внедрению передовых методов эксплуатации автомобилей, совершенствованию их конструкций.

● 1955 г. Протяженность международных автобусных маршрутов за пятилетку возросла вдвое, достигнув 273 тысяч километров. За это же время построено почти 30 тысяч километров дорог с твердым покрытием. Установлено единное расписание движения автобусов по межобластным и республиканским маршрутам.

● 1956 г., АПРЕЛЬ. Московский завод малолитражных автомобилей, не останавливая производства, приступил к изготовлению новой машины — «Москвич-402», — ставшей базовой моделью для ряда модификаций, в том числе «Москвич-407» с верхнеклапанным двигателем.

● 1956 г., МАЙ. В Растрогуеве под Москвой проведены первые многодневные мотоциклетные соревнования на первенство СССР. Стартовал 251 спортсмен. Чемпионами стали: В. Бойко (125 см³), Д. Косиков (350 см³), Р. Решетник (750 см³), В. Михайлов и Б. Медведев (мотоциклы с колеской).

● 1956 г., 26 ИЮНЯ. Московскому автомобильному заводу присвоено имя Ивана Алексеевича Лихачева, который почти четверть века руководил предприятием.

● 1956 г., 15 ОКТЯБРЯ. На осеннем конгрессе Международной автомобильной федерации (ФИА) в Париже в числе членов федерации принят Центральный автомотоклуб СССР.

● 1956 г. Горьковский автозавод начал производство автомобилей «Волга».

● 1956 г. Минский автозавод освоил серийное производство автомобилей-лесовозов МАЗ-501 с обеими ведущими осями, грузоподъемностью 15 тонн.

● 1957 г., МАЙ. Состоялось первое в СССР автотреккинг. На дистанции 3000 километров соревновались около 100 участников.

● 1957 г., НОЯБРЬ. Отмечая 40-летие Советского государства, автотранспортники и дорожники рапортовали Родине: сеть дорог в стране достигла 1400 тысяч километров, в том числе

230 тысяч километров с твердым покрытием. Построены современные автомагистрали Москва — Минск, Москва — Симферополь, Киев — Харьков — Ростов-на-Дону — Орджоникидзе и другие.

● 1957 г. На машиностроительном заводе в Вятских Полянах (Кировская область) началось производство мотороллера ВП-150, а на Тульском машиностроительном заводе — мотороллера Т-200.

● 1958 г., ЯНВАРЬ. Управление пассажирского автомобильного транспорта Мосгорисполкома ввело в опытном порядке радиосвязь с такси, автобусами и автомобилями технической помощи, используя радиостанции АРС-1 и АРС-2.

● 1958 г., 10 ИЮНЯ. В Москве состоялись первые в стране мотогонки по гаражевой дорожке. Победил Борис Самородов из Уфы.

● 1958 г., СЕНТЯБРЬ. На автозаводе имени И. А. Лихачева начато производство нового грузовика повышенной проходимости — ЗИЛ-157, который на Брюссельской международной выставке в 1958 году получил Большой приз.

● 1958 г., НОЯБРЬ. Совет Министров СССР постановил организовать на Запорожском заводе «Коммунар» производство микролитражных легковых автомобилей. Первый опытный «Запорожец» появился на наших дорогах в июне 1959 года.

● 1958 г. Львовский автобусный завод выпустил первую тысячу модернизированных автобусов ЛАЗ-695B.

● 1958 г. Советские спортсмены впервые приняли участие в международных автомобильных соревнованиях — автотреккингах (Финляндия).

● 1958 г. На старты Первой всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта вышло около 7 миллионов юношей и девушек — членов ДОСААФ.

● 1958 г. Ковровский завод имени Дегтярева начал выпуск мотоцикла К-175.

● 1958 г. Учитывая большой народнохозяйственный эффект от укрупнения автохозяйств, ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли решение об объединении мелких автохозяйств в крупные хозрасчетные.

В течение 1958—1961 гг. только в РСФСР было ликвидировано более 43 тысяч нерентабельных мелких автохозяйств.

Около 110 тысяч автотранспортных

предприятий, находившихся на предприятиях отраслевых управлений, объединены в

крупные территориальные хозрасчетные

автохозяйства. 68 тысяч автомобилей

различных министерств и ведомств переданы организациям автотранспорта общего пользования.

● 1958 г., СЕНТЯБРЬ. В Одессе впервые состоялся чемпионат страны по ипподромным мотогонкам. Чемпионами стали: Р. Богданов (125 см³), Я. Юоненмяэ (350 см³), Л. Дробязко (750 см³).

● 1959 г., ОКТЯБРЬ. В Уфе состоялся первый чемпионат СССР по гаражным мотогонкам. Золотую медаль завоевал уфимец Фарид Шайнуров.

Слово чемпионам



Я-ЗА СЛОЖНОЕ РАЛЛИ

ГЕНРИХ ЗАРГАРЯН

Чемпион IV Спартакиады народов СССР и чемпион страны по автомобильному ралли (класс автомобилей „Волга“)

Объявлены результаты, вручены награды, опущен флаг соревнований... Чемпиона Спартакиады по автотреккингу нетрудно. Вот он, улыбающийся и радостный Заргарян. Его окружили друзья, он принимает поздравления. Мастер спорта из Еревана в третий раз выиграл золотую медаль чемпиона.

Наше интервью с Генрихом Саркисовичем начинается с такого вопроса.

— Как Вы оцениваете только что закончившиеся соревнования?

Это были большие и по-настоящему представительные состязания сильнейших раллистов Советского Союза. Если не ошибаюсь, первое автотреккинг состоялось у нас десять лет назад. А сегодня, как видите, оно приобрело самое широкое признание — и вошло в программу Спартакиады. В этом автомобильном марафоне, как мы иногда называем ралли, стартовало 108 экипажей. В Нальчик собрались сборные команды всех пятнадцати союзных республик и городов Москвы и Ленинграда. В их составе — лучшие раллисты страны, среди которых было 63 мастера спорта.

— Прокомментируйте, пожалуйста, спортивные результаты этих соревнований.

— Говорят, что в ралли спортивное счастье особенно непостоянно. Как бы там ни случалось, но вот, оглядываясь назад, я замечаю, что стабильные результаты в командном зачете республик показывают литовские спортсмены. Посмотрите — и на этот раз они подтвердили свой прошлогодний успех — снова вышли на первое место! Не случайно и второе место, занятое командой Латвии. Помню, в 1964 и 1965 годах она была третьей, а вот теперь, в год Спартакиады, поднялась ступенькой выше. Радует первая удача молдаван, вышедших на третье место. Сожалением должен отметить, что среди призеров, увы, нет команды моих земляков. Она оказалась лишь двенадцатой. Разочарование принесли болельщикам сильные коллективы Эстонии и Москвы, «перегруженные» штрафными очками.

А личные результаты — тут я просто теряюсь, кого выделить в этом году. Приятно, что в семье чемпионов появились новые имена — я имею в виду экипаж Гидраускас — Малинаускас из Каунаса. Не могу не отметить выступления московских армейцев Козлова и Ильина, вновь подтвердивших свой высокий класс. Вообще, ралли в Нальчике показало, что многие спортсмены стали зрелыми мастерами, и, по совести говоря, выиграть золотую медаль чемпиона было очень нелегко.

При этом надо отдать должное отличной работе помогавшего мне механика Сергея Акопяна. Подготовленная им машина вела себя безупречно.

— Вы говорите об острой спортивной борьбе. А сама трасса соревнований Вам показалась сложной, трудной?

— Маршрут ралли включал звездный сбор со стартами из Москвы, Киева, Минска и Тбилиси. Этот участок пути был нетрудным. Основная же трасса проходила неподалеку от Нальчика и представляла собой три довольно сложных «кольца» по горным дорогам и дополнительные соревнования.

Мне кажется, что усложнение ралли за счет включения в него большого числа таких соревнований (слалом, ипподромная гонка, фигурное вождение, подъем на холм и др.) идет только на пользу.

— Почему Вы так считаете?

— По сути своей ралли это многооборье. Оно призвано проверить со всех сторон мастерство и выносливость спортсменов, скоростные показатели и надежность машины. Я повторяю — со всех сторон. Да и со спортивной точки зрения тоже представляется естественным, чтобы спортсмен, проиграв в одном виде соревнований, имел возможность, используя все свое мастерство, отыграться в другом. Так что ралли должно быть насыщено дополнительными соревнованиями. Пока же

оно носит у нас несколько односторонний характер. Например, минутное отставание или опережение графика по нынешним условиям обходится мне в сто штрафных очков. Их я могу компенсировать, отыграв сто секунд на дополнительных соревнованиях. Но многолетний опыт свидетельствует о том, что, даже показывая в них абсолютно лучший результат, при этих условиях на хорошие места в общем зачете рассчитывать не приходится. Итак — я за усложнение ралли, за увеличение числа дополнительных соревнований, за повышение их «удельного веса» в общем очковом балансе. Я — за многоборье, позволяющее выявлять настоящих мастеров ралли.

Но при всем этом я считаю, что пришло время подумать об изменении «Общих условий ралли». Их действительно надо радикально упростить. Эта масса параграфов нередко ставит в тупик не только спортсменов и тренеров, но даже судей, сильно затрудняет подведение итогов соревнований, а сложность толкования многочисленных параграфов и пунктов рождает протесты.

— Поделитесь, пожалуйста, своими соображениями о технических требованиях к автомобилям, участвующим в ралли.

— На мой взгляд, дело здесь обстоит благополучно. Из документа, излагающего технические требования, ясно, что именно можно усовершенствовать в двигателе, в ходовой части машины. Но в выборе дополнительных осветительных приборов он, пожалуй, предоставляет спортсменам чрезмерную свободу. Дополнительные фары должны обязательно быть одинаковыми на автомобилях всех участников или же не ставиться совсем.

— Не кажется ли Вам, что стоит привлечь к участию в ралли спортсменов, выступающих на собственных автомобилях?

— Да, конечно же. Это обязательно надо делать. Через несколько лет выпуск легковых машин возрастет в несколько раз. Думаю, это приведет и к росту числа раллистов-«личников». Мне кажется, что со временем даже в первенстве страны по ралли можно будет учредить специальный приз за лучший результат, показанный на собственном автомобиле. Я бы приветствовал такое решение.

Авторалли

Командный зачет. 1. Литовская ССР; 2. Латвийская ССР; 3. Молдавская ССР.

Личный зачет.

Автомобили «Волга»: 1. Г. Заргарян и А. Арутюнян (Армянская ССР); 2. Л. Потапчик и З. Паскачимас (Литовская ССР); 3. В. Ионин и Л. Чихрадзе (РСФСР). **Автомобили «Москвич»:** 1. Ю. Козлов и В. Ильин (Москва); 2. С. Тенищев и В. Кислых (Москва); 3. Л. Бойцова и Е. Сингуринди (Ленинград). **Автомобили «Запорожец»:** 1. К. Гидраускас и С. Малинаускас (Литовская ССР); 2. Ю. Михайлов и Г. Майоров (Москва); 3. И. Сагатаускас и В. Чутяле (Литовская ССР).



С СЕРИЙНОГО НА ГОНОЧНЫЙ ВЛАДИМИР ГРЕКОВ

Чемпион страны по автомобильным шоссейно-кольцевым гонкам (формула 3)

Вот он разговаривает с нами, среднего роста человек с приветливым открытым лицом. На нем синий тренировочный костюм. Рядом не видно традиционных для гонщика шлема, очков, перчаток. Ничто не напоминает о том, что вчера этот шофер международного автобуса из Краснодара завоевал почетный титул чемпиона страны по автогонкам.

— Скажите, Владимир Владимирович, Вы впервые выступаете на первенстве страны по «кольцу»?

— Да и нет. За рулем серийной «Волги» я принимал участие в чемпионате еще в 1965 году. Третью Формулу освоил только в конце прошлого года. Стартовал в Риге и занял там первое место. А в этом году — впервые участвую на гоночной машине в чемпионате страны.

— Вы раньше, кажется, занимались мотоспортом?

— Да, это мое юношеское увлечение. Между прочим, мотоспорт, с которым я познакомился в шестнадцать лет, раскрыл мне «тонкости и капризы» форсированных двухтактных двигателей. И сейчас, выступая на машинах третьей формулы, на которых стоят двухтактные моторы, я чувствую, какую пользу принесло это знакомство. Ведь не секрет, что некоторые гонщики, пе-

Окончание на стр. 18

НЕОБХОДИМОЕ ПОСЛЕСЛОВИЕ



Метает гранату мастер спорта В. Кучмистый.

Фото А. Войчука

РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ

Личный зачет. Автомобили «Запорожец»: 1. А. Швачко — А. Комрад (Латвийская ССР); 2. С. Малинаускас — В. Изотов (Литовская ССР). Автомобили «Москвич-403, -407, -408»: 1. Т. Бернштейн — Х. Сепп (Эстонская ССР); 2. В. Мяги — В. Мяэто (Эстонская ССР); 3. Ю. Сейн — Ю. Эйманд (Эстонская ССР); 4. Е. Столляр — В. Трандышкин (Москва); 5. Кузик — Л. Кулдеркнут (Эстонская ССР); 6. Ю. Дедук — Н. Зимитрович (Белорусская ССР). Автомобили «Москвич-412»: 1. И. Астафьев — В. Кронин (Москва); 2. В. Шихов — С. Брундза (РСФСР); 3. Э. Лифшиц — В. Шавелев (Москва); 4. Е. Андреев — Ю. Ермаков (Ленинград); 5. В. Кучмистый — Л. Рабинович (Ленинград); 6. Э. Луйк — Я. Пальм (Эстонская ССР). Автомобили «Волг»: 1. Л. Потапчик — З. Паскачимас (Литовская ССР); 2. А. Карамышев — Г. Чиммерман (Латвийская ССР); 3. В. Масленников — Ю. Сникерис (Латвийская ССР); 4. В. Касьянов — Н. Кружков (Украинская ССР); 5. Я. Стонис — Ф. Машкевич (Латвийская ССР); 6. А. Магиримас — А. Лимонис (Литовская ССР).

Командный зачет. Сборные республик, Москвы и Ленинграда: 1. Эстонская ССР; 2. Литовская ССР; 3. Москва. Сборные ДСО и ведомств: 1. «Труд»; 2. «Даугава»; 3. «Калев». Команды автомотодрулевов и низовых коллективов: 1. СК «Москвич»; 2. Вильнюсский таксомоторный парк; 3. Республикаанская автомотоклуб ДСО «Калев». Команды заводов: 1. МЗМА; 2. ГАЗ; 3. Ижевский машиностроительный.

ГОВОРЯТ УЧАСТИКИ ПЕРВЕНСТВ



Слалом.

Ралли «СССР-68», как и обычно, началось со звездного сбора, а затем сразу же последовала скоростная гонка на кольце ленинградского стадиона имени Кирова. Уже первые старты предвещали бескомпромиссную борьбу за медали. Стало ясно, что признанным чемпионам трудно будет отстоять свои титулы. В 23-километровой гонке по Невскому кольцу лучшее время показал представитель Литовской ССР К. Гирдаускас, выступавший на «Москвиче-412», подготовленном Ижевским машиностроительным заводом. К сожалению, начавшийся вскоре дождь не позволил другим гонщикам сразиться с ним «на равных». Но все-таки И. Астафьев (МЗМА), который блестяще провел гонку по мокрой трассе, пронграл победителю лишь 35 секунд. Закрепив успех в последующих соревнованиях, он стал вместе со своим напарником В. Кронином чемпионом в классе «Москвичей-412».

Другой отличительной чертой первенства СССР по ралли была большая протяженность основного маршрута (свыше 2000 километров) и насыщенность дополнительными соревнованиями и специальными участками. Кстати, впервые на ралли спортсменам предстояло помериться силами в броске гранаты и в стрельбе из малокалиберной винтовки.

Старт звездному сбору был дан в Москве, Таллине, Минске и Гомеле. Основной же маршрут пролегал по дорогам Ленинградской области и Эстонской ССР.

Наиболее острая борьба развернулась в дорожных испытаниях. Отсутствие хороших карт заставило гонщиков итии по легенде, и хотя составлена она была безусловно, все же требовалась от экипажей максимального внимания. Малейшая оплошность приводила к печальным результатам. В этом убедились прошлогодние чемпионы Ю. Козлов и В. Ильин, которые потеряли напрасно более 40 минут. Кое-что вообще не уложилось в контрольное время. Средняя скорость на отдельных участках трассы, включавшей проселочные дороги, достигала 79 км/час и при том была одинакова для разных классов. Понятно, что не всем оказалась под силу такой темп. Из 136 машин, стартовавших на основном маршруте, только 52 дошли до финиша.

Лидером соревнований в классах «Москвичей» и «Волг», несмотря на высокие скорости, удалось пройти всю трассу либо «на нулях», либо с минимальным опозданием (1—5 минут). К сожалению, в тяжелом положении (и не в первый раз) оказались «Запорожцы». Заданные скорости были им явно недоступны, и спортсменов заботило главным образом то, чтобы опоздание не превысило часа. Удалось это только двум экипажам, причем чемпионы А. Швачко и А. Комрад (Латвийская ССР) и финишируя имели 7200(!) «дорожных» очков. На пределе шли и «Москвичи-408». Даже победившие в этом классе эстонцы Т. Бернштейн и Х. Сепп не обошли без 200 «дорожных» очков.

Первый вывод, который, на наш взгляд, надо сделать теперь, после финиша, на будущее: задаваемые средние скорости должны строго соответствовать скоростным и динамическим качествам машин каждого класса; обрекать на неудачу большую группу спортсменов заведомо, еще до старта просто недопустимо.

Ленинградская трасса как по сложности, так и по протяженности подходит для всесоюзных соревнований. Но в дальнейшем следует учесть, что легковые автомобили не совсем приспособлены для кроссов, а кроссовых участков на трассе, похожий, больше, чем следовало бы их иметь. Разумеется, что речь идет об основном маршруте, где обилие проселочных дорог вряд ли оправдано.

Совсем по-иному обстояло дело со звездным сбором. Тут вовсе не чувствовалось напряжение. Откровенно говоря, десять часов, которые были отведены на дорогу от Москвы до Новгорода, больше соответствовали туристскому ралли, чем первенству СССР. Нет ничего удивительного в том, что некоторые экипажи без особых усилий подходили к КВ-1 на полтора часа раньше срока.

Не совсем был оправдан большой «отстой» на стадионе имени Кирова. Не много ли шесть часов на семь кругов кольцевой гонки? И вот результат: участники, имея фантастически между финишем звездного сбора и стартом со стадиона более десяти часов, не могли использовать их, чтобы как следует отдохнуть.

Видимо, нелишне подумать и над тем, не настала ли пора проводить розыгрыши первенства СССР в несколько этапов. Хотя бы в три, с зачетом по двум лучшим. Каждый раллист с опытом может вспомнить, как случай вмешивался в ход борьбы, решающим образом влияя на результат. И особенно обидно и несправедливо это в таком трудном, сложном и длительном соревновании, как ралли. Не было исключением и нынешнее первенство. Так выбыл из борьбы удачно стартовавший экипаж Гирдаускаса: спасая неосторожных пешеходов, гонщик вынужден был направить машину в кювет. Что же касается сложностей, с которыми связана организация многоэтапного соревнования, то они, мне думается, преувеличены. Так или иначе, у нас каждый год проводится несколько ралли всесоюзного значения (традиционные «Прибалтика», «Белые ночи», «Медведь» и другие). Значит, дело в основном за тем, чтобы оформить чемпионат юридически и организационно. Думается, что здесь серьезных трудностей не встретится. Выигрыш же это сулит большой.

Ю. МИХАИЛОВ,
мастер спорта СССР

«МОСКВИЧИ» НА ВЫСОТЕ!

Большой успех советских автоспортсменов в ралли Лондон—Сидней



Команда советских раллистов прибыла на родину. Слева направо: А. Терехин, В. Кислых, С. Тенишев, В. Шавелев, Э. Баженов, А. Ипатенко, Ю. Лесовский, Э. Лифшиц, У. Аава, В. Широченков.

Говоря об успехе нашей команды, нужно отметить безграничные мужество, самоотверженность и высокое мастерство советских спортсменов. Десятилетний опыт их участия в ответственных международных встречах принес хорошие плоды.

От имени всех наших читателей мы поздравляем коллектива Московского автозавода имени Ленинского комсомола и Уфимского моторного завода, на которых спортсменов — участников ралли с успешным финишем.

РЕЗУЛЬТАТЫ РАЛЛИ

Личный зачет

- Э. Коуэн, Б. Койль, К. Малкин («Хильман-Хантер»), 1725 см³, 102 л. с., 165 км/час — 50 штрафных очков;
- П. Гопкирк, Э. Неш, А. Пул («Остин-1800»), 1845 см³, 130 л. с., 170 км/час — 56;
- А. Вогэн, Д. Форсайт, Т. Эллис («Форд-Фалкон-ГТ»), 4949 см³, 230 л. с., 200 км/час — 62;
- С. Засада М. Ваховский («Порше-911С»), 1991 см³, 162 л. с., 165 км/час — 63;
- Р. Аалтонен, Г. Лидден, П. Истер («Остин-1800») — 68;
- Б. Холдсон, Д. Резерфорд («Форд-Фалкон-ГТ») — 70..20.
- С. Тенишев, В. Кислых («Москвич-412»), 1476 см³, 78 л. с., 150 км/час — 269; 22. У. Аава, Ю. Лесовский («Москвич-412») — 358; 33.
- А. Ипатенко, А. Терехин, Э. Баженов («Москвич-412») — 776; 38. В. Шавелев, Э. Лифшиц, В. Широченков («Москвич-412») — 942.

Командный зачет (по три экипажа в команде)

- Австралийский филиал «Форда» («Форд-Фалкон-ГТ») — 246 штрафных очков;
- Первая команда фирмы «Бритиш-Лейланд» («Остин-1800») — 554;
- Вторая команда фирмы «Бритиш-Лейланд» («Моррис-1800») — 1414;
- Команда «Автоэкспорта» («Москвич-412») в составе экипажей Тенишева, Шавелева и Ипатенко — 1987.



Это соревнование получило широкий отклик во всем мире. Печать, радио и телевидение приносили день за днем вести с трассы. Сотни любителей автоспорта звонили в редакцию, пытались узнать новые подробности о ходе марафона. Немало писем получила и редакция нашего журнала.

«Мы внимательно следили за ходом ралли, — пишет по поручению группы товарищей по работе шофер колхоза «За мир» Никопольского района Днепропетровской области С. Бааранцов. — Хотелось, чтобы «Москвичи» не подвели. Наш коллектив шоферов как один болел за советскую команду, словно мы сами ехали рядом с нашими спортсменами. Просим редакцию подробно рассказать об этом соревновании».

Интерес к «ралли века» понятен. Результаты, показанные советскими спортсменами на советских автомобилях, — большое достижение нашего спорта и отечественной промышленности.

Перед отъездом советской команды на ралли мы обратились к одному из ее членов, мастеру спорта Виктору Щавелеву с просьбой вести путевой дневник, чтобы после финиша познакомить с ним читателей журнала. Все уже знают о результатах марафона. Рассказал о нем и наш журнал — в предыдущем номере. Здесь же мы даем выдержки из путевого дневника.

Несколько слов о авторе. Щавелев выступает за спортивный клуб «Москвич» при автозаводе имени Ленинского комсомола, где он работает инженером-конструктором. Автоспортом Виктор занимается одиннадцать лет. Начинал с «фигурки», выступал на ралли в качестве штурмана, участвовал в кольцевых и подиумных соревнованиях за рулём гоночного автомобиля. Дважды он завоевывал звание чемпиона СССР, неоднократно стартовал в международных встречах.

ДАЛЕК ПУТЬ ДО СИДНЕЯ

Трансконтинентальное ралли Лондон — Сидней, лишь только были объявлены его условия, стало «событием номер один» в автомобильном мире, и прежде всего в области спорта и коммерческих отношений.

На эти соревнования Всесоюзное объединение «Автоспорт» выставило четыре «Москвича-412». Их надежность и выносливость в сочетании с новым, более мощным двигателем позволяли рассчитывать на хорошие результаты. Наша команда шла на серийных машинах с моторами в 77—79 л. с., что давало возможность автомобилям идти со скоростью около 150 км/час.

Все машины были снабжены усиленными сцеплением, рессорами, амортизаторами, защитными решетками под передней подвеской и картером двигателя, вакуумным усилителем тормозов, дополнительными 75-литровыми бензобаками и специальными защитными «противокенгуровыми» решетками.

Надо сказать, что и наши соперники серьезно подготовились к марафону. Многие сделали ставку на мощные автомобили — австралийский «Форд-Фалькон-ГТ», западногерманские «Форд-20МРС» и «Мерседес-Бенц-280CE». Почти все форсировали двигатели — установили два карбюратора, специальные впускные и выпускные коллекторы, кулачковые валы. Опыт-

Впереди 16 тысяч трудных километров.

ные раллисты отдавали себе отчет в том, что в странах Азии можно рассчитывать на бензин с октановым числом не выше 80. Поэтому повышать степень сжатия было рискованно — поляк С. Засада на «Порше» даже снизил ее с 9,9 до 8,6.

Не полагаясь на одну только технику, зарубежные фирмы наняли лучших раллистов мира.

24 ноября. Пятьдесят тысяч лондонцев собрались в центре города на церемонию открытия соревнований. Нас провожают сотрудники советского посольства и торгпредства, представители нашей печати.

Напутствуемые двукратным чемпионом мира Грэхэмом Хиллом, экипажи с мигнутным интервалом отправляются в путь. Под седьмым номером стартует первый «Москвич». Его ведет Александр Ипатенко — воспитанник секции автоспорта завода имени Ленинского комсомола, неоднократный участник крупных соревнований. Механик экипажа Александр Терехин работает водителем-испытателем «Москвичей». Начиная с 1958 года он выступает почти во всех наших ралли. Львовский таксист Э. Баженов, штурман экипажа, — призер чемпионата страны по ралли. Все трое мастера спорта.

Девятнадцатый номер. На этой машине — неразлучная пара раллистов Сергей Тенишев и Валентин Кисlykh. Оба работают в НАМИ испытателями, оба мастера спорта, участники многих всесоюзных и международных встреч.

Двадцатый номер. Это наша машина. Первый водитель — мастер спорта Эммануил Лишин. Он член сборной команды страны, не раз выступал в ответственных международных встречах. Я ему штурманом, а инженер «Автоспорта» Валерий Широченков — механиком.

«Москвич» под номером 98. Штурман — Юрий Аава, главный технолог таллинского автотехнического завода. Эстонский мастер спорта является одним из первых чемпионов СССР по ралли. Рядом с ним — Юрий Лесовский, тоже мастер спорта, водитель-испытатель АЗЛК. Был чемпионом СССР.

Все — бывалые раллисты. Выступали в Финляндии, Греции, Монте-Карло, Польше. А в нынешнем марафоне готовились специально, задолго до старта. Лишились проехали по азиатской части трассы, Аава — по австралийской. Они составили подробные легенды для всей команды.

25 ноября. Все 98 машин пересекли Ламанш на пароме и прибыли в Париж.

Наша четверка идет плотной группой со значительным опережением графика. Турин. Тут узнаем, что «Москвич» № 98

задержался в пути. Замена коробки передач — и у его экипажа уже 24 минуты опоздания, 24 штрафных очка.

26 ноября. Днем приываем в Белград.

Ряды участников поредели. Несколько машин уже потерпели аварии. На трассе осталось 95 экипажей.

27 ноября. Мы в Стамбуле — Европа позади. На смену прекрасной погоде, которая стояла в Югославии и Болгарии, пришли дожди и туман. В Турции выбыли из борьбы еще один экипаж — В. Содерштром и Г. Пальм. Низкоонтоаный бензин стал причиной аварии двигателя «Форд-Кортина-Лотос».

Первое по-настоящему тяжелое испытание ждало марафонцев на участке Сиан — Эрзинджан. Грязная скользкая дорога, дождь. Пройти «на нулях» не удалось никому. Да это и не удивительно — 292 километра бездорожья надо было преодолеть со средней скоростью 105,5 км/час.

После Эрзинджана определился лидер.

Им стал Р. Кларк («Форд-Кортина-Лотос»).

За них шли Ж. Степлер («Форд-20МРС») и Л. Бьянки («Ситроен-ДС21»). Один из фаворитов — С. Засада из-за поломки тормозной трубы опоздал на 28 минут и оказался шестнадцатым. Среди советских экипажей лучшим был № 19—46 очков. У нас — 47.

«Москвичи» ведут себя безупречно.

Девятнадцатый номер. На этой машине — неразлучная пара раллистов Сергей Тенишев и Валентин Кисlykh. Оба работают в НАМИ испытателями, оба мастера спорта, участники многих всесоюзных и международных встреч.

Двадцатый номер. Это наша машина.

Первый водитель — мастер спорта Эммануил Лишин. Он член сборной команды страны, не раз выступал в ответственных международных встречах. Я ему штурманом, а инженер «Автоспорта» Валерий Широченков — механиком.

«Москвич» под номером 98. Штурман — Юрий Аава, главный технолог таллинского автотехнического завода. Эстонский мастер спорта является одним из первых чемпионов СССР по ралли. Рядом с ним — Юрий Лесовский, тоже мастер спорта, водитель-испытатель АЗЛК. Был чемпионом СССР.

Все — бывалые раллисты. Выступали в Финляндии, Греции, Монте-Карло, Польше.

А в нынешнем марафоне готовились специально, задолго до старта. Лишились проехали по азиатской части трассы, Аава — по австралийской. Они составили подробные легенды для всей команды.

25 ноября. Все 98 машин пересекли Ламанш на пароме и прибыли в Париж.

Наша четверка идет плотной группой со значительным опережением графика.

Турин. Тут узнаем, что «Москвич» № 98

задержался в пути. Замена коробки передач — и у его экипажа уже 24 минуты опоздания, 24 штрафных очка.

26 ноября. Днем приываем в Белград.

Ряды участников поредели. Несколько машин уже потерпели аварии. На трассе осталось 95 экипажей.

27 ноября. Мы в Стамбуле — Европа позади. На смену прекрасной погоде, которая стояла в Югославии и Болгарии, пришли дожди и туман. В Турции выбыли из борьбы еще один экипаж — В. Содерштром и Г. Пальм. Низкоонтоаный бензин стал причиной аварии двигателя «Форд-Кортина-Лотос».

Первое по-настоящему тяжелое испытание ждало марафонцев на участке Сиан — Эрзинджан. Грязная скользкая дорога, дождь. Пройти «на нулях» не удалось никому. Да это и не удивительно — 292 километра бездорожья надо было преодолеть со средней скоростью 105,5 км/час.

После Эрзинджана определился лидер.

Им стал Р. Кларк («Форд-Кортина-Лотос»).

За них шли Ж. Степлер («Форд-20МРС») и Л. Бьянки («Ситроен-ДС21»). Один из фаворитов — С. Засада из-за поломки тормозной трубы опоздал на 28 минут и оказался шестнадцатым. Среди советских экипажей лучшим был № 19—46 очков. У нас — 47.

«Москвичи» ведут себя безупречно.

Девятнадцатый номер. На этой машине — неразлучная пара раллистов Сергей Тенишев и Валентин Кисlykh. Оба работают в НАМИ испытателями, оба мастера спорта, участники многих всесоюзных и международных встреч.

Двадцатый номер. Это наша машина.

Первый водитель — мастер спорта Эммануил Лишин. Он член сборной команды страны, не раз выступал в ответственных международных встречах. Я ему штурманом, а инженер «Автоспорта» Валерий Широченков — механиком.

«Москвич» под номером 98. Штурман — Юрий Аава, главный технолог таллинского автотехнического завода. Эстонский мастер спорта является одним из первых чемпионов СССР по ралли. Рядом с ним — Юрий Лесовский, тоже мастер спорта, водитель-испытатель АЗЛК. Был чемпионом СССР.

Все — бывалые раллисты. Выступали в Финляндии, Греции, Монте-Карло, Польше.

А в нынешнем марафоне готовились специально, задолго до старта. Лишились проехали по азиатской части трассы, Аава — по австралийской. Они составили подробные легенды для всей команды.

25 ноября. Все 98 машин пересекли Ламанш на пароме и прибыли в Париж.

Наша четверка идет плотной группой со значительным опережением графика.

Турин. Тут узнаем, что «Москвич» № 98

задержался в пути. Замена коробки передач — и у его экипажа уже 24 минуты опоздания, 24 штрафных очка.

26 ноября. Днем приываем в Белград.

Ряды участников поредели. Несколько машин уже потерпели аварии. На трассе осталось 95 экипажей.

27 ноября. Мы в Стамбуле — Европа позади. На смену прекрасной погоде, которая стояла в Югославии и Болгарии, пришли дожди и туман. В Турции выбыли из борьбы еще один экипаж — В. Содерштром и Г. Пальм. Низкоонтоаный бензин стал причиной аварии двигателя «Форд-Кортина-Лотос».

Первое по-настоящему тяжелое испытание ждало марафонцев на участке Сиан — Эрзинджан. Грязная скользкая дорога, дождь. Пройти «на нулях» не удалось никому. Да это и не удивительно — 292 километра бездорожья надо было преодолеть со средней скоростью 105,5 км/час.

После Эрзинджана определился лидер.

Им стал Р. Кларк («Форд-Кортина-Лотос»).

За них шли Ж. Степлер («Форд-20МРС») и Л. Бьянки («Ситроен-ДС21»). Один из фаворитов — С. Засада из-за поломки тормозной трубы опоздал на 28 минут и оказался шестнадцатым. Среди советских экипажей лучшим был № 19—46 очков. У нас — 47.

«Москвичи» ведут себя безупречно.

Девятнадцатый номер. На этой машине — неразлучная пара раллистов Сергей Тенишев и Валентин Кисlykh. Оба работают в НАМИ испытателями, оба мастера спорта, участники многих всесоюзных и международных встреч.

Двадцатый номер. Это наша машина.

Первый водитель — мастер спорта Эммануил Лишин. Он член сборной команды страны, не раз выступал в ответственных международных встречах. Я ему штурманом, а инженер «Автоспорта» Валерий Широченков — механиком.

«Москвич» под номером 98. Штурман — Юрий Аава, главный технолог таллинского автотехнического завода. Эстонский мастер спорта является одним из первых чемпионов СССР по ралли. Рядом с ним — Юрий Лесовский, тоже мастер спорта, водитель-испытатель АЗЛК. Был чемпионом СССР.

Все — бывалые раллисты. Выступали в Финляндии, Греции, Монте-Карло, Польше.

А в нынешнем марафоне готовились специально, задолго до старта. Лишились проехали по азиатской части трассы, Аава — по австралийской. Они составили подробные легенды для всей команды.

25 ноября. Все 98 машин пересекли Ламанш на пароме и прибыли в Париж.

Наша четверка идет плотной группой со значительным опережением графика.

Турин. Тут узнаем, что «Москвич» № 98

задержался в пути. Замена коробки передач — и у его экипажа уже 24 минуты опоздания, 24 штрафных очка.

26 ноября. Днем приываем в Белград.

Ряды участников поредели. Несколько машин уже потерпели аварии. На трассе осталось 95 экипажей.

27 ноября. Мы в Стамбуле — Европа позади. На смену прекрасной погоде, которая стояла в Югославии и Болгарии, пришли дожди и туман. В Турции выбыли из борьбы еще один экипаж — В. Содерштром и Г. Пальм. Низкоонтоаный бензин стал причиной аварии двигателя «Форд-Кортина-Лотос».

Первое по-настоящему тяжелое испытание ждало марафонцев на участке Сиан — Эрзинджан. Грязная скользкая дорога, дождь. Пройти «на нулях» не удалось никому. Да это и не удивительно — 292 километра бездорожья надо было преодолеть со средней скоростью 105,5 км/час

на «Москвичах» через два континента

Вот они сидят в редакции, наши гости, отважные раллисты. Заметно похудевшие после четырех сотен часов, проведенных за рулем. На пиджаках поблескивают памятные значки участников марафона Лондон—Мехико. Мы спрашиваем, спрашиваем, спрашиваем. В ответ слышим интереснейшие рассказы. В древности говорили: слова улетают — лишь написанное остается. Слова, правда, не улетели. Они зафиксированы на магнитофонной пленке. Но у нас есть уже и «написанное» — общая тетрадь в клетку, одетая в коричневый переплет. Эти заметки наш специальный корреспондент капитан

команды Виктор Щавелев делал во время соревнований, на коротких привалах.

Итак, раскроем тетрадь в коричневом переплете...

Автомарафоны вчера и сегодня

Соревнования на сверхдальние расстояния привлекали автомобилистов давно. Еще 63 года назад стартовал пробег Пекин—Париж. Его маршрут протяженностью 16 тысяч километров был пройден итальянским экипажем С. Боргезе, Л. Барцини, Э. Гвиццарди за 60 дней. Спортсмены пересекли на 40-сильном «Итале» Китай, Монголию, Сибирь, Центральные районы России и Европу.

В 1908 году состоялось соревнование на дистанции 38 тысяч километров. Его трасса пролегла по США от Нью-Йорка до Аляски, далее от Владивостока шла через Россию, Европу и заканчивалась в Париже. Чтобы преодолеть этот нелегкий путь, победителям А. Коллену, Г. Кнаппе и Э. Маасу (на машине «Протос») потребовалось пять с половиной месяцев.

Потом интерес к таким состязаниям несколько угас. Вернее, их вытеснили ралли типа «Монте-Карло» или «Сафари» и кольцевые гонки на выносливость, такие, как 24-часовые соревнования в Ле-Мане.

Все же в конце 1968 года по почину (отнюдь не бескорыстному) английской газеты «Дейли экспресс» марафонские пробеги пережили второе рождение. Состоялось ралли Лондон—Сидней протяженностью 16 тысяч километров. Это расстояние участники покрыли за 13 суток (см. «За рулем», 1969, № 3 и 4). Успех состязаний окрылил организаторов, и в нынешнем году было проведено еще более грандиозное ралли Лондон—Мехико (см. «За рулем», 1970, № 8). 26 тысяч километров по дорогам 25 стран Европы, Южной и Центральной Америки участники должны были преодолеть за 400 часов. Четыре сотни часов за рулем, из которых 42 часа — по высокогорным трассам на высоте более 4 километров над уровнем моря. Тысячи километров бездорожья в безлюдных районах, горные серпантины, бесчисленные спуски и подъемы.

Таким образом, новый автомобильный марафон был куда более трудным испытанием для спортсменов и машин, чем трансконтинентальные соревнования 1968 года.

Советские автомобили, как уже сообщалось, успешно закончили ралли Лондон—Сидней. Мы убедились, что для таких сверхдальних пробегов на выносливость лучше всего подходят именно «Москвичи-412». Поэтому и сейчас все-союзное объединение «Автоэкспорт» решило выставить команду на машинах этой модели. Подготовить автомобили было поручено автозаводу имени Ленинского комсомола.

Как готовились

«Москвичи»

Пять голубых «четыреста двенадцатых» мы получили прямо с конвейера. Машины были в новейшем исполнении — с прямоугольными фарами, гидроусилителями тормозов, усиленным диафрагменным сцеплением и полностью синхронизированной коробкой передач. Все детали и узлы мы тщательно проверили. Затем произвели переделки, допускаемые правилами.

Для защиты поперечины передней подвески, картеров двигателя и коробки передач установили предохранительный поддон из толстого стального листа с мощными ребрами. Теперь можно было не бояться случайных наездов на пни и кочки. Однако мы решили подстраховаться и заменили алюминиевые масляные картеры двигателей стальными. Чтобы на трудных дорогах и в жару моторы не перегревались, установили маслорадиаторы.

Мы знали, что маршрут, пройдет по малонаселенным местам, где на многие сотни километров не встретишь не то что бензоколонки, но и даже жилья. Значит, придется рассчитывать на собственные возможности. В дополнение к основному 45-литровому бензобаку каждую машину снабдили 75-литровым. Предусмотрели место для необходимых запасных частей, кислородных приборов с масками (на высоте 5 тысяч метров могло наступить кислородное голодаание), смонтировали внутри кузова предохранительный трубчатый каркас, который должен был защитить экипаж

в случае аварии. Перед облицовкой радиатора поставили защитные решетки (можно было опасаться, что при движении по травяным зарослям радиатор забьется травой). Специальными металлическими сетками закрыли фары, на конец, установили противотуманные юбочные фары, прожекторы, пневматические звуковые сигналы, штурманские приборы.

В конечном счете, все дополнительное оборудование, запас топлива, масла, продуктов, набор запасных частей, личные вещи спортсменов заметно утяжелили все наши «москвичи». Полностью снаряженные, но без экипажа, они весили 1450—1550 кг — в полтора раза больше, чем обычно. Пришлое поставить усиленные задние рессоры от серийного «универсала».

Одновременно мы готовили две машины технического обслуживания, которые заранее отправили в Южную Америку. Эти «москвичи» модели «427» (то есть, с кузовом «универсал») должны были везти запчасти и инструмент, которые могли понадобиться при срочном ремонте в пути. Каждый из них в снаряженном состоянии весил еще больше — почти 2,5 тонны.

Моторы готовил для нас Уфимский моторный завод. Они не претерпели никаких переделок. Только особо тщательно была проведена сборка, проверены наиболее ответственные детали. А затем они прошли шеститысячекилометровую обкатку. После обкатки двигатели развивали 80—81 л. с.

Нас очень беспокоили горные участки трассы. Испытания моторов в барокамере показали, что на пятикилометровой высоте им не хватает кислорода и мощность падает до 16—18 л. с. Лаборатория двигателей АЗЛК совместно с Ленинградским карбюраторным заводом, а также НАМИ разработали для этих условий высотные корректоры, были проведены специальная регулировка карбюраторов. Эти меры позволили поднять мощность на такой высоте до 30—35 л. с.

Четырнадцать

плюс пять

Пять «боевых» и две «сервисных» машины были подготовлены к марафону. Кем их укомплектовать? Положением о проведении этих ралли разрешалось иметь в составе каждого экипажа любое число спортсменов. Объединение «Автоэкспорт» и Федорация автоспорта СССР изучили все варианты и сделали выбор. Вдвоем ехать тяжело, а для четверых в машине не оставалось места. Итак, едем по трое: Потапчик — Баженов — Лесовский (экипаж был присвоен № 28), Хольм — Гирдаускас — Бубнов (№ 71), Тенишев — Кисльых — Широченков (№ 40), Астафьев — Гаркуша — Сафонов (№ 21) и я с Лифшицем (№ 84) — единственный парный экипаж. Как стало известно позже, на старте, кроме четырех советских, еще 42 экипажа состояли из трех человек.

В Лондоне собрались все участники марафона — 96 экипажей. Четыре крупнейших европейских автомобильных фирм выставили свои команды на эти соревнования. Для них ралли — не только проверка надежности продукции, жесточайшее испытание, которое не могут инсенировать самые совер-

Участники ралли Лондон — Мехико с памятным кубком редакции журнала «За рулем», врученным команде АЗЛК за выдающееся спортивное достижение. Слева направо в первом ряду: В. Широченков, Г. Хольм, К. Сочинов, В. Кисльых, А. Сафонов; во втором ряду: Ю. Лесовский, В. Бубнов, С. Тенишев, А. Терехин, Л. Потапчик, Ю. Польторакий, К. Гирдаускас.



Представляем участников ралли Лондон—Мехико

Руководитель советской спортивной делегации — Карл Сочинов, 44 года, преподаватель Московского авиационного института, мастер спорта СССР. Ранее активно участвовал в соревнованиях по авторалли. С 1968 года является одним из тренеров сборной команды страны.

Экипаж № 28. Первый водитель — Леонтий Потапчик, 34 года, шофер таксомоторного парка из г. Вильнюса, мастер спорта СССР. Неоднократный призер первенства СССР по авторалли на автомобилях класса «Волга»: 1966 год — третье место, 1967 год — второе место, 1968 и 1969 годы — чемпион СССР. Участник международных соревнований, в 1969 году на автомобиле «Москвич» победил в своем классе в авторалли «1000 озер» (Финляндия).

Второй водитель — Юрий Лесовский, 38 лет, водитель-испытатель АЗЛК, мастер спорта международного класса. Участник различных автомобильных соревнований в СССР и за рубежом: чемпион СССР 1963 года по авторалли,

призер международных авторалли «Русская зима» в 1965—1966 гг., чемпион СССР 1966 года по шоссейно-кольцевым автогонкам, серебряный призер первенства СССР 1961 и 1966 годов по авторалли, входил в состав советской команды на ралли Лондон—Сидней.

Третий водитель — Эдуард Баженов, 35 лет, водитель-испытатель АЗЛК, мастер спорта СССР. Бронзовый призер первенства страны 1965 года, чемпион СССР 1964 и 1966 годов по шоссейно-кольцевым гонкам, бронзовый призер первенства СССР 1964 года по авторалли, занимал второе место в международных авторалли «Волга», участник ралли Лондон—Сидней.

Экипаж № 71. Первый водитель — Гунар Хольм, 37 лет, шофер таксомоторного парка из г. Таллина, мастер спорта СССР. Участник международных автомобильных соревнований: в 1965 и 1968 годах победитель авторалли «Рейд Польский», серебряный призер ралли «Русская зима», чемпион СССР 1962 года, серебряный призер первенства СССР 1961 и 1967 годов по авторалли, чемпион СССР 1961 года по авторалли «Волге» и 1969 года — на «Москвиче».

Второй водитель — Юрий Лесовский, 38 лет, водитель-испытатель АЗЛК, мастер спорта международного класса. Участник различных автомобильных соревнований в СССР и за рубежом: чемпион СССР 1963 года по авторалли,

второй водитель — Кастилис Гирдаускас, 27 лет, инженер-технолог Каунасского радиозавода, мастер спорта СССР. Чемпион страны 1967 года по авторалли, входил в состав советской команды на ралли Лондон—Сидней.

Третий водитель — Владимир Бубнов, 35 лет, водитель-испытатель АЗЛК, мастер спорта СССР. Бронзовый призер первенства страны 1965 года, чемпион СССР 1964 и 1966 годов по шоссейно-кольцевым гонкам, бронзовый призер первенства СССР 1966 года по авторалли, занимал второе место в международных авторалли «Русская зима», чемпион страны 1966 и 1967 годов в автогонках по индору.

Экипаж № 40. Первый водитель — Сергей Тенишев, 40 лет, испытатель Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института, слушатель мастер спорта СССР. Участник международных гонок, внешней торговли, мастер спорта СССР. Участник ралли Лондон—Сидней.

Экипаж № 21. Первый водитель — Иван Астафьев, 45 лет, инженер-

страны 1970 года в автогонках по индору, бронзовый призер первенства СССР 1955 года по шоссейно-кольцевым автогонкам, участник ралли Лондон—Сидней, занял первое место в своем классе на международном авторалли «Эфиопия—1968».

Второй водитель — Валентин Кисльых, 39 лет, инженер-механик Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института, мастер спорта международного класса. Неоднократный призер различных соревнований: в 1965—1966 гг. занял второе место в международных авторалли «Русская зима», в 1967 году — второе место на первенстве по авторалли, участник ралли Лондон—Сидней, победитель международных авторалли «Эфиопия—1968».

Второй водитель — Александр Сафонов, 33 года, инженер-испытатель АЗЛК, мастер спорта СССР. Неоднократно участвовал в соревнованиях по авторалли, индорам, гонкам и картингу, где стал одним из ведущих спортсменов страны. В международных соревнованиях по картингу на Кубок дружбы социалистических стран в 1966 и 1968 годах занял второе место, а в 1967 и 1969 годах — первое место, чемпион СССР 1966 года по картингу.

Третий водитель — Геннадий Гаркуша, 33 года, инженер-испытатель АЗЛК, кандидат в мастера спорта СССР. Победитель первенства Москвы по авторалли. Участник индорных и шоссейно-кольцевых гонок в 1969—1970 годах.

Представляем участников ралли Лондон—Мехико

механик АЗЛК, мастер спорта СССР. В 1950—1960 годах спортсмен-моторолист, с 1961 года занимается автоспортом. Чемпион СССР 1968 года по авторалли, чемпион страны 1969 года по шоссейно-кольцевым и зимним индорам, чемпион СССР 1970 года по автогонкам на индоре.

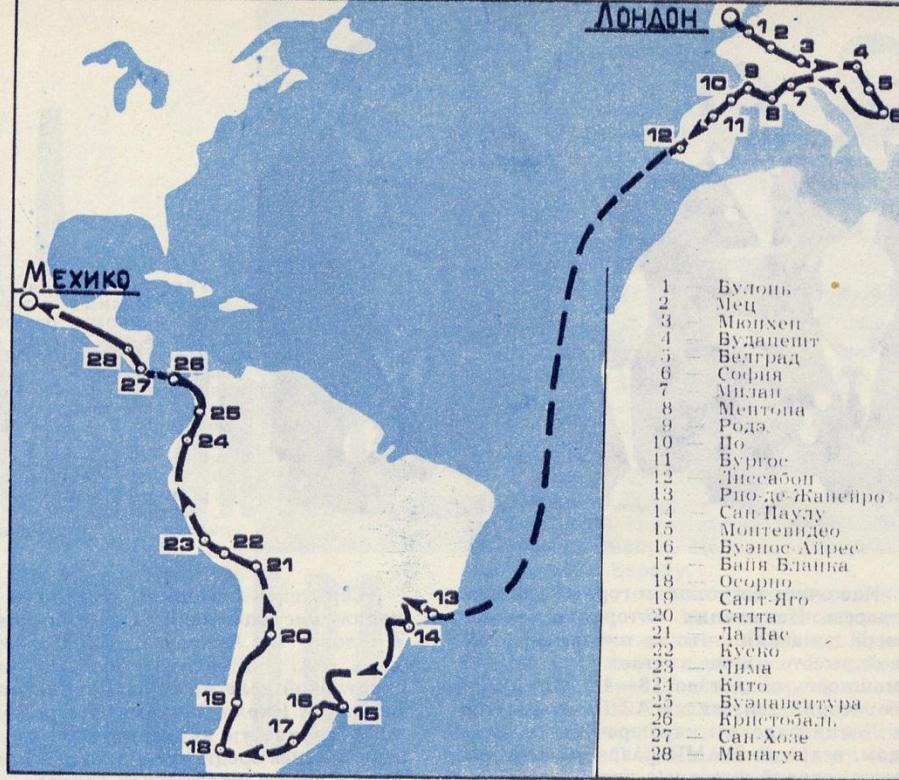
Второй водитель — Александр Сафонов, 33 года, инженер-испытатель АЗЛК, мастер спорта СССР. Неоднократно участвовал в соревнованиях по авторалли, индорам, гонкам и картингу, где стал одним из ведущих спортсменов страны. В международных соревнованиях по картингу на Кубок дружбы социалистических стран в 1966 и 1968 годах занял второе место, а в 1967 и 1969 годах — первое место, чемпион СССР 1966 года по картингу.

Третий водитель — Геннадий Гаркуша, 33 года, инженер-испытатель АЗЛК, кандидат в мастера спорта СССР. Победитель первенства Москвы по авторалли. Участник индорных и шоссейно-кольцевых гонок в 1969—1970 годах.

Экипаж № 84. Первый водитель — Эммануил Лифшиц, 35 лет, водитель-испытатель АЗЛК, мастер спорта международного класса. Победитель международных авторалли «Русская зима» в 1965 году, чемпион СССР 1969 года по авторалли и чемпион страны 1963 года по шоссейно-кольцевым автогонкам, трижды завоевывал серебряные медали на чемпионатах СССР 1962—1969 годов по авторалли, шоссейно-кольцевым и зимним индорам.

Второй водитель — Виктор Щавелев, 42 года, инженер-конструктор АЗЛК, заслуженный мастер спорта СССР. Чемпион страны 1965 года по шоссейно-кольцевым автогонкам, а в 1961, 1964, 1969 годах — по авторалли; в 1963 году занял второе, а в 1968 году третье место на первенстве страны по авторалли, победитель международных авторалли «Русская зима» 1965 года, участник ралли Лондон—Сидней.

Третий водитель — Геннадий Гаркуша, 33 года, инженер-испытатель АЗЛК, кандидат в мастера спорта СССР. Победитель первенства Москвы по авторалли. Участник международных авторалли. Участник индорных и шоссейно-кольцевых гонок в 1969—1970 годах.



ЛОНДОН — МАКСИКО

- 1 Булонь
- 2 Мец
- 3 Мюнхен
- 4 Будапешт
- 5 Белград
- 6 София
- 7 Милан
- 8 Ментона
- 9 Родез
- 10 Порто
- 11 Бургос
- 12 Лиссабон
- 13 Рио-де-Жанейро
- 14 Сан-Паулу
- 15 Монтевидео
- 16 Буэнос-Айрес
- 17 Баня-Бланка
- 18 Осгорно
- 19 Сант-Яго
- 20 Санта-Ла-Пас
- 21 Куско
- 22 Лима
- 23 Кито
- 24 Бундепартура
- 25 Кристобал
- 26 Сан-Хосе
- 27 Манагуа
- 28

шенные стены и полигоны. Выступление в гонке на 26 тысяч километров является и грандиозной рекламой, которая в случае успеха поможет подхлестнуть сбыт автомобилей. Дистанция состязаний проходит по территории многих латиноамериканских государств. Это выгодный рынок, но кому суждено быть на нем первым?

Французский завод «Пежо» уже имеет в Южной Америке свои отделения. Его аргентинский филиал САФРАР заявил шесть машин «Пежо-504» (1796 см³), чьи двигатели, снабженные системой впрыска топлива, в серийном варианте развивают 103 л. с. (см. «За рулем», 1969, № 3). Эти автомобили известны своей высокой прочностью и надежностью. Но в составе команды «Пежо», кроме Жана Ожье, нет опытных гонщиков. Команда завода «Ситроен», наоборот, сплошь состоит из звезд: Рене Траутман (экипаж № 93), его жена Клодия (№ 25), Рене Нейра (№ 12), Ги Веррье (№ 101), Пьер Вансон (№ 100). Кстати, вместе с Вансоном идет Оливье Тюрка, тот самый, что четыре года назад приехал в Москву из Парижа на машине «Тюрка-Мери» образца 1908 года (см. «За рулем», 1966, № 10). Команда выступает на автомобилях модели DC21 (см. «За рулем», 1968, № 3) с электронным впрыском топлива, позволяющим (в нефорсированном варианте) достигать мощности 125 л. с. при рабочем объеме 2175 см³. Чем удобны «ситроены» для бездорожья? У них передние ведущие колеса, гладкое днище и гидропневматическая подвеска, позволяющая изменять клиренс от 95 до 240 мм.

Один из крупнейших английских автомобильных концернов БЛМК выставил на соревнования машины «Остин-1800» (1798 см³) и «Остин-макси» (1485 см³) с передними ведущими колесами, а также автомобили «Триумф-2,5ПИ» (2498 см³), оборудованные системой впрыска топлива (см. «За рулем», 1969, № 3). Их моторы в серийном исполнении развивали мощность соответственно 86, 74 и 132 л. с. Но не менее

важным, чем лошадиные силы моторов, был сильный состав команды БЛМК. Тут под № 43шли на «Триумфе» победители ралли Лондон—Сидней Эндрю Коуэн и Брайан Коль. На машинах той же марки стартовали знаменитый Пэдди Голкирк (№ 98) и искушенный Брайан Калчетт (№ 88). Наконец, на «Остин-макси» с № 74 на бортах выступал женский экипаж, возглавляемый миловидной Розмарин Смит, одной из сильнейших гонщиц мира.

Костяк команды, заявленной английским филиалом «Форда», также состоял из прославленных имен: поляк Себастиан Засада (№ 14), финны Рауно Аалтонен (№ 46), Тимо Мяккинен (№ 103), Ханну Миккола (№ 18), швед Гуннар Пальм (№ 18), англичане Роджер Кларк (№ 65), Энтони Фолл (№ 26), Генри Лидден (№ 46), бельгиец Жильбер Стапелер (№ 103). Все онишли на машинах «Форд-эскорт» (см. «За рулем», 1968, № 6; 1969, № 8), очень легких (в стандартном исполнении 780 кг) с исключительно жестким кузовом. Эти автомобили, чья конструкция претерпела нелегкую проверку в сложнейших международных ралли, были снабжены специальными 1800-кубовыми двигателями (с двумя верхними распределительными валами) мощностью в этом форсированном варианте 140—155 л. с.

Кроме заводских команд, в ралли приняли участие экипажи, заявленные самыми различными организациями — лондонским журналом «Мотор», королевским полком фузиллеров, ночным клубом, женским журналом и т. д. Они представляли Англию и Кувейт, США и Боливию, Австралию и Югославию — всего 19 стран. Среди участников можно было видеть английского принца Майкла Кентского (№ 70) и известного футболиста Джонни Гриффса (№ 26), четыре женских экипажа из Англии и Франции.

Вся эта пестрая разноязычная компания должна была 19 апреля отправиться в путь на своих BMW-2002, «мерседесах-бенц-280», «порше-911», «хиль-

ман-хантерах», СИМКА, «вольво-142С» и даже одном «джипе» и двух «роллс-роясах» — 96 экипажей, 234 человека.

«Гуд лак, бойз!»

Последние формальности на стадионе «Уэмбли» перед стартом. Среди провожающих — представители советского торгпредства в Лондоне, сотрудники фирмы «Рашен кар», торгующей советскими автомобилями, корреспонденты наших газет и ТАСС. Еще вчера проверены все документы, судьи промаркировали специальной краской кузов, блок цилиндров двигателя, картеры коробки передач и главной передачи — их нельзя заменять в ходе ралли.

И вот старт. Под гром музыки, под напутствие неоднократного чемпиона мира по автогонкам Грэхема Хилла, под дружеские рукоплескания многотысячной толпы зрителей машины одна за другой скатываются со стартового помоста. Минута — машина. Вслед легче помяту машину на колеса и продолжил движение.

Три часа езды в сплошном коридоре из болельщиков, и мы в Дувре. В «гроссбухе», книге с перечнем всех контрольных пунктов и времени прибытия, появляется первая отметка.

Паром доставляет нас в порт Булонь. Мы на континенте. Здесь участников ждут четыре скоростных участка. Тот, кто с лучшим результатом прибудет в Лиссабон, на финиш европейской части ралли, тот первым стартует из Рио-де-Жанейро. Учитывая, что дороги в Латинской Америке пыльные, многие спортсмены предпочитают начинать там в числе первых. А это значит, что борьба развернется уже здесь на скоростных участках.

Позади осталась встретившая нас дождем Франция. Минуем Саарбрюкен — и по автостраде к Мюнхену. Там у автозавода БМВ отмечаемся на пункте контроля. Берем курс на Вену, Будапешт, Белград. В Югославии начинаются неудачи. Сходит первый экипаж. «Форд-эскорт» К. Малкина и Р. Хадсон-Инванс сталкивается с грузовиком.

Прибываем в Софию. Букеты цветов, радостные улыбки, дружеские рукопожатия. Представитель болгарского журнала «Автомото» желает нам счастливого пути.

Вечером — первый скоростной участок, 82 километра спиральтина. Тут определяются лидеры и аутсайдеры.

Утром 22 апреля — дорогой сердцу каждого советского человека праздник — мы встретили в пути. Успешно прошли второй скоростной участок — 205 километров поистине кроссовой трассы. Но «москвичам» такие дороги не страшны.

Автострада ведет нас в Милану. С опережением графика все пять голубых «москвичей» прибыли на знаменитый автодром «Монца» (см. «За рулем», 1966, № 1). После ночных вылетов в Сан-Ремо. Третий скоростной участок с перепадом высот в 2000 метров оказался очень трудным. После него все без исключения экипажи бросились менять поврежденные покрышки, регулировать тормоза, «править» помятые крылья.

У нас сильно изношены тормозные накладки, почти до самых колодок — крутые спуски и повороты спецучастка

дали себя знать. Сервисная бригада работает не покладая рук — впереди предстоят через Альпы и четвертый скоростной участок, уже во Франции.

Все «москвичи» идут дружно. Движение группой дает возможность немного отдохнуть, так как в этом случае «работают» лишь штурман головной машины и пять водителей, а остальные дремлют.

Промелькнули в зеркале заднего вида пейзажи Франции, и вот гудит под колесами Пиренейский полуостров. В Португалии последний скоростной участок — грунтовые дороги, перепад высот в 2000 метров. Идет гонка в облаках. Да, да, в облаках, окутывающих спиральтины горных дорог. Этот участок не обошелся без приключений. Острый камешек пробил тормозной шланг на машине Тенишева как раз перед крутым поворотом. Дело могло кончиться плохо. Выручило самообладание и мастерство Сергея. Вынужденная задержка. Экипаж, однако, быстро поставил слегка помятую машину на колеса и продолжил движение.

В полдень 25 апреля в лиссабонский порт стали прибывать машины участников. Судьи проверяют маркировку агрегатов, и автомобили грузят на пароход, который доставит их 6 мая, за два дня до нового старта, в Рио-де-Жанейро.

Штурманы засели за работу — сверяясь легендами по картам, изучать информационные бюллетени, рассчитывают средние скорости, уточняют графики движения. В Рио мы узнали неутешительные вещи. Нас ждут участки

длиной 800—1000 километров, где не встретишь ни одной бензоколонки. А там, где они есть, бензин в большинстве случаев низкосортный, не пригодный для наших машин. На трассе встречаются районы, где в радиусе 150 километров нет ни одной живой души. На четырехкилометровой высоте смена колеса требует столько же энергии, сколько расходует бегун на километровой дистанции. Наконец, мы узнали, что высоко в горах, кроме кислорода, нам понадобится запастись восемью—девятью литрами сока на брата. Разумеется, нам напомнили, что придется провести за рулем 42 часа на заоблачной высоте.

И вот наступило утро 8 мая. Мы покинули отель «Гloria», что стоит на самом берегу океана. За полчаса до старта получили машины, доставленные на пароходе, надели шлемы, уселись поудобнее в свои «москвичи» и застегнули ремни.

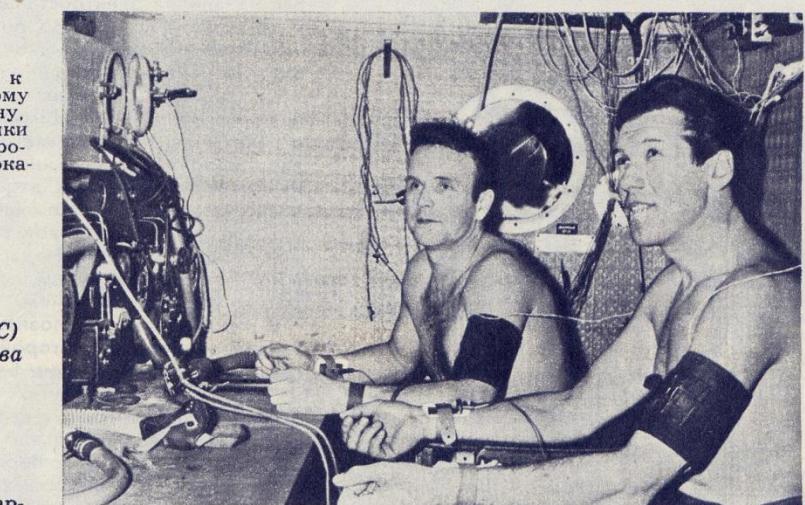
На старте — водоворот из болельщиков. Они просят автографы, сувениры, норовят оторвать от машин рекламные наклейки и даже спортивные номера. Дубинки полицейских столь же неэффективны, как и окрики.

С двухминутными интервалами машины уходят на трассу. Вечерний Рио проциально подмаргивает нам своими огнями. Начинается самая трудная часть ралли.

В. ЩАВЕЛЕВ

Готовясь к высокогорному автотреку, наши гонщики прошли проверку в барокамере.

Фото
П. Цонкова
(БТА—ТАСС)
и В. Хухлаева
(ТАСС)



Перед стартом в Лондоне.



2. «За рулем» № 9.

Советские автомобилисты знакомятся с очередным этапом маршрута гигантского авторалли.



Советское ралли 2015 15

«Москвичах» Через два континента

Драма в лагере «Ситроена»

Из Рио-де-Жанейро в Сан-Паулу ведет отличная дорога. На спидометре почти все время «150». Пользуемся случаем и наращиваем запас времени. Хочется прибыть в Уругвай на контрольный пункт пораньше, чтобы успеть лишний раз проверить машину. Путь предстоит немалый — 3329 километров, и, следовательно, неожиданности не исключены.

Первое приключение ждало участников в Сан-Паулу. На одной из улиц вооруженные люди остановили автомобиль Потапчика. Один экипаж, кажется английский, сбил мальчика. Наши ребята объясняют, что они здесь ни при чем. Времени уже в обрез, но попытку продолжить движение пресекает автоматическая очередь в воздухе. Недоразумение разрешает паспорт с четырьмя буквами «СССР» — преследователи убеждаются, что перед ними действительно англичане.

Во многих странах Латинской Америки наши «москвичи» были первыми советскими машинами, а их экипажи — первыми советскими людьми, которых могли видеть жители тех отдаленных районов, где пролегала трасса. Вообще на всем пути мы встречали цветы, дружеские рукопожатия и самый живой интерес ко всему советскому.

На рассвете 9 мая — старт седьмого скоростного участка (169 километров). Пыльная неровная дорога сыграла злую шутку с ведущим экипажем английского «Форда» — машина Кларка перевернулась несколько раз через крышу и вышла из строя. Наши же «москвичи» закончили этот участок благополучно.

Вечером — еще один скоростной участок, под Итуапарангой. Сильные дожди и разлившиеся реки превратили его в непроходимую грязь. Организаторам даже пришлось укоротить дистанцию на добрую сотню километров. Следы поворотов, хлипкие деревянные мостики, ночной мрак были виновниками того, что все экипажи пополнили штрафной багаж.

Кончился скоростной участок, но еще не кончилась ночь, и вдобавок опустился такой туман, что даже четыре дополнительных фары оказались бессильными.

Асфальт сменился гравийной дорогой, затем пыльным проселком. За спиной у нас Порту Алегри, и 10 мая участники марафона уже на уругвайской земле. Она встретила нас отвратительным бензином, каменистыми дорогами с ямами, валунами и очередным, восьмым, скоростным участком. Этот, как его называли, «уругвайский прайм» длиной 218 километров предстояло пройти за полтора часа. Таким образом, заданная средняя скорость — 145 км/час. Лидером до этого участка был экипаж Р. Траутмана на «Ситроене», но «на хвосте» у него уже шел «Форд-эскорт» Х. Микколы. Француз, пытаясь увеличить отрыв, на высокой скорости вошел в крутой поворот, не попал на узкий мостик и разбил машину. Механики нашли его плачущим. Гонщики остались невредимыми, но на починку «Ситроена» требовалось минимум семь часов, а через пять часов закрывался контрольный пункт в Монтевидео.

Для команды французского завода это был тяжелый удар. На первое место вышли Миккола и Пальм на «Форд-эскорте». Однако «ситроеновцы» Г. Веррье, П. Вансон и Клодин Траутман занимали 4, 7 и 13-е места.

Наши машины без приключений прошли «прайм» и прибыли в Монтевидео.

Здесь — ночевка. Джимми Гривс, «сильнейший автогонщик среди футболистов», пессимистически заявляет: «Ралли приобретает драматичный характер». И в самом деле, из 71 экипажа, принявшего старт в Рио, сюда пришло 52. В нашем классе (от 1301 до 1600 см³) соперников тоже поубавилось — вместо 25 их стало 13, и эки-

Навстречу Андром

Однинадцатого мая поутру берем курс на порт Колония, где грузимся на паром, и через четыре часа оказываемся уже на аргентинском берегу устья полноводной Параны. Буэнос-Айрес. Отсюда ночью идем через «пампасы» — так называется девятый скоростной участок. Мешают стада коров — десять экипажей уже вошли в тесный контакт с животными. После таких столкновений три машины оказались поврежденными настолько, что дальше двигаться не смогли.

По Аргентине пролегал и десятый скоростной участок. Стояла ночь. 645 километров надо было покрыть за шесть часов. Дорога поднималась к Андам. Шел дождь, который, кажется, мы всегда привозили с собой. Здесь на сложном повороте потерпела аварию одна из наших двух машин обслуживания. Теперь экипажу второй машины достанется двойная нагрузка.

Что это за нагрузка? Ведь пока ни слова не было о поломках или неисправностях наших автомобилей. Да, их практически не было. Но приходилось заменять шины и колодки тормозов, вести профилактические регулировки узлов и агрегатов, «выправлять» помятые детали кузова, да мало какие приходится делать работы во время коротких перерывов. Кстати, немало забот также у именитых иностранцев. Но к их услугам специальные ремонтные пункты, расположенные по трассе, десятки сервисных машин, квалифицированные механики, перебрасываемые к месту происшествия на самолетах. Одна из фирм затратила на организацию обслуживания в ходе марафона сумму, выражаемую шестизначным числом долларов.

Покинув Аргентину, мы оказались на чилийской земле. Шоссе вьется у подножья Кордильер. Рядом — Ти-

паж Астафьев идет в нем на первом месте, занимая в абсолютном зачете 16-е. Потапчик — 20-е, Хольм — 22-е, Тенишев — 27-е и Лифшиц — 35-е.

Нельзя пришло тут всем участникам. Ряды их заметно поредели. Усталость, технические неполадки, трудная дорога сделали свое дело. Из Монтевидео ушло 52 машины, а в Сантьяго прибыли только 48. Число экипажей в нашем классе сократилось с 13 до девяти. Выбыл из борьбы один из фаворитов, экипаж Б. Коуэна. «Триумф», на котором он шел, перевернулся. Гонщики с тяжелыми ранениями были отправлены в больницу.

Лидером марафона по-прежнему остается пара Миккола — Пальм. На втором месте их коллеги по команде Т. Мякинен и Ж. Стэлер. «Футбольная звезда» Д. Гривс, который вместе с Э. Фоллом также шел на «Форд-эскорте», — на шестом месте. Лучшее место советских гонщиков (экипаж Потапчика) в абсолютном зачете — шестнадцатое, а в классе — первое.

Под колесами — облака

В Сантьяго мы привели в порядок машины, немного отдохнули, пополнили «запас легенд». Дело в том, что по трассе марафона, опережая участников на 20 дней, все время шла машина с инженером Анатолием Жильцовским и двумя опытными раллистами таллинцем Уно Аава и львовянином Евгением Крыжником. Проходя трассу, они составляли подробнейшую легенду с учетом всех самых последних изменений состояния дороги и частями пересыпали ее нам. Очередная «порция» ждала нас на каждом длительном привале с ночевкой. Ознакомившись с ней и «обработав», мы могли уверенно стартовать.

Из столицы Чили выехали в Ла-Пас после 30-часового отдыха. Позади 6 тысяч километров. 53 машины уже выбыли из соревнований. А самое трудное еще впереди!

«Чилийский прайм» это 195 километров очень плохой дороги со скрытыми ямами и ухабами. Здесь задана средняя скорость 130 км/час. Однако выдержать ее не удается никому, даже лидеру. У нас, правда, прирост штрафных очков идет не так интенсивно, и «москвичи» в своем классе продолжают задавать тон.

Дальше — горные серпантини. Все круче поднимается шоссе. Сказывается высота — альтиметр показывает 4000 метров. Едем буквально над облаками. Вскоре шоссе обрывается. Тут нет иного пути, как через железнодорожный туннель, где временно приостановлено движение поездов. Включены все фары, и мы ныряем в темное жерло. Колеса одной стороны идут по шпалам между рельсами.

Вырвавшись из туннеля, вновь попадаем на аргентинскую землю. Здесь 14 мая под лучами закатного солнца берем старт в «Гран премио». Этот, двенадцатый скоростной участок, назван так недаром. Он самый длинный (912 километров) и самый трудный. Ночью на нем задана средняя скорость 101 км/час, а высота 3850 метров, как подсказывает альтиметр.



После финиша на стадионе «Ацтека» (справа налево): В. Широchenko, К. Сочнов (руководитель делегации), В. Кисльых, С. Тенишев, Л. Потапчик, В. Бубнов, Э. Баженов, Г. Хольм, Ю. Лесовский, К. Гирдаускас.

Фото С. Сычева (ТАСС)

поскольку персонал единственной оставшейся машины техпомощи был крайне утомлен.

Остальные четыре «москвича» благополучно прибыли в Ла-Пас, но с солидным опозданием. Основательно пополнили багаж штрафных очков и многие другие участники. Трассу марафона покинули, кроме нашего, еще шесть экипажей. Всего до столицы Боливии добрались 39 машин. Лидерство сохранил экипаж Микколы. Потапчик занимал 14-е место, Тенишев — 16-е, Хольм — 18-е и Лифшиц — 36-е.

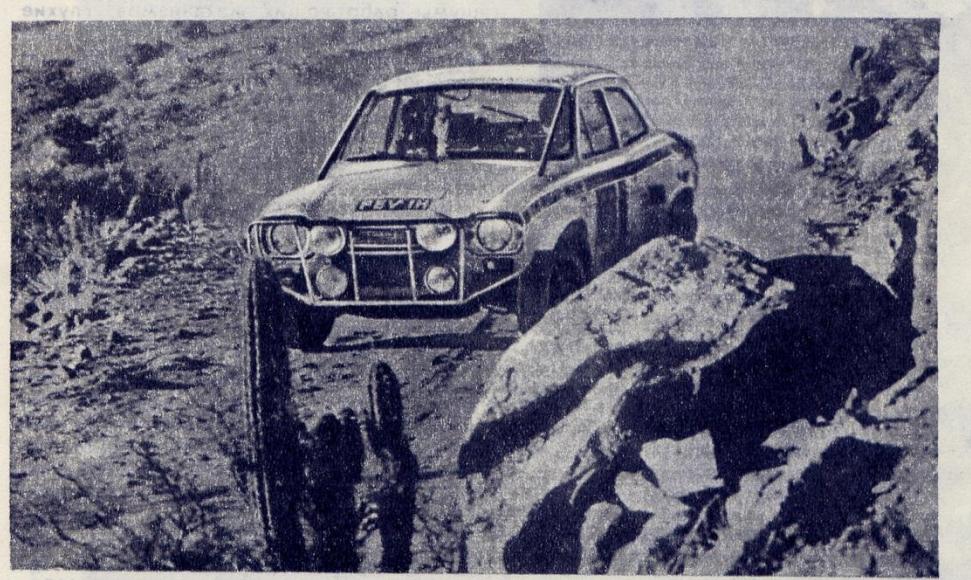
Вечером 17 мая в дождь стартуем из Ла-Паса, пересекаем границу и въезжаем в «высокогорное» государство Перу.

Утром 18 мая оказываемся в древней столице страны инков городе Куско. Четырнадцатый скоростной участок пролегает по старинной дороге инков. На 820 километров нам отпущенне необычно много времени — 12 часов, но от этого не легче. Едем по границе, рядом — пропасты, вверх-вниз, вправо-влево — машина «тинет» только на первой или второй передачах: склонный характер дороги и разреженный воздух на четырехкилометровой высоте дают себя знать.

Да, нелегким выдался этот участок. Но к трудностям пути теперь стали добавляться и иные. Знаменитый польский гонщик Собеслав Засада сокрушил качал головой: «Все мы очень устали, но эта усталость не идет ни в какое сравнение с усталостью наших автомобилей. Терпеть даже незначительная поломка или неисправность может оказаться роковой для любого экипажа».

Никто не мог пройти по дороге инков без штрафных очков. Даже лидер соревнований Миккола заработал на ней 81 минуту опоздания, а занимавший второе место Аллантон — 91. Недавно подстерегала тут и шедший на «Ситроене» французский экипаж Веррье. Его авария вывела команду завода «Ситроен» из борьбы за командный приз.

Мы с Лифшицем на этом нелегком участке, как и многие другие экипажи, тоже сильно опаздывали и прибыли на контролльный пункт в Лиму после его



Победители ралли Х. Миккола и Г. Пальм на трассе марафона.

Окончание. Начало — в № 9.

закрытия. Таким образом, команда «москвичей» осталась в минимальном составе — три экипажа. В связи с этим было принято решение сбивав темп, пусть ценой опозданий, но сохранить машины и дойти до Мехико. Это было особенно важно потому, что борьба за командный приз продолжалась помимо «москвичей», «Форд» и БЛМК.

Итак, до Лимы 19 мая дошло только 30 экипажей. Миккола продолжал лидировать. Засада был пятым, а экипаж Потапчика занимал 14-е место в абсолютном зачете. В классе до 1600 см³ осталось лишь шесть машин. Тут на первое место вышел женский экипаж Р. Смит.

Сладкая музыка

«Верди»

Восемнадцать часов отдохнули в Лиме привели в себя измученных спортсменов. Дальнейший путь лежал из Перу в Эквадор, где близ его столицы Кито гонщикам предстояло помериться силами на пятнадцатом скоростном участке (380 километров). Он был легче трех предыдущих, но тем не менее ни один экипаж не сумел преодолеть его без штрафных очков и выдержать предписанную среднюю скорость 95 км/час. После Эквадора — короткий бросок по территории Колумбии, к городу Кали, а оттуда — в порт Буэнавентура. Здесь на рассвете 22 мая машины и участники обосновались на пароходе «Верди», который должен был перевезти их через Панамский канал в порт Кристобаль (Панама).

Еще перед стартом ралли организаторы объявили, что «Верди» сможет взять на борт машины 35 сильнейших экипажей. Остальные будут признаны финишировавшими и займут места с тридцатого шестого и ниже. Но спортивная судьба распорядилась иначе. До Кали дошло лишь 26 машин и среди них три наших «Москвича». К этому времени все устали настолько, что одно упоминание о «Верди» казалось нам сладкой музыкой. Едва ступив на борт, все бросились в постель. Почти сутки из каюта никто не показывался.

Выгрузившись в порту Кристобаль, мы снова сели за руль. Из Панамы в Мехико ведет прекрасная современная автомагистраль «Пан-Америкен». Здесь автомобили со 120—150-сильными двигателями могут идти с максимальной скоростью, на которую они способны — 200—240 км/час. Не доехав до Панамы, французский экипаж из старейших спортсменов, 50-летнего П. Колтэллони и 52-летнего И. Маранга попал на скорость 160 км/час в аварию. Их «Ситроен» столкнулся со встречным такси. Обе машины вспыхнули. Маранг умер от ожогов в больнице.

Шестнадцатый скоростной участок (323 километра) начинался от границы Панамы с Коста-Рикой. Это было 24 мая. Средняя скорость задана высокая — 140 км/час. И именно здесь развернулась борьба за второе место между Аалтоненом («Форд») и Калчеттом («Триумф»). Лидер, экипаж Миккола, уже обеспечил себе первое место и высший приз в 10 тысяч фунтов стерлингов, но вот кому быть вторым?

Первым на финиш скоростного участка прибыл Хопкирк («Триумф»), за ним Миккола и Калчетт, что позволило последнему вплотную подойти к Аалтонену.

Быстро промелькнули Никарагуа, Сальвадор, Гватемала — и участники — в Мексике, где их ждал последний, семнадцатый скоростной участок. Неполадки в двигателе «Ситроена» вывели на обочину экипажа Клодин Траутман, лидировавший среди женщин.

Под Мехико, в городке Фортина состоялся технический финиш ралли. Участникам была устроена самая торжественная встреча, на которую способны экспансивные мексиканцы. Цветы и улыбки, рукопожатия и аплодисменты. А на утро, 27 мая все 23 автомобиля в порядке занятых мест церемониальным маршем прибыли на стадион «Ацтека» в Мехико, где состоялся официальный финиш марафона и торжественный обряд награждения.

Четыреста часов провели участники ралли за рулем. 153 часа они ехали по Европе, покрыв 7342 километра, затем 176 часов — по дорогам Южной Америки (13 920 километров) и, наконец, преодолели за 71 час 4548 километров автострад Центральной Америки. В общей сложности дистанция составила 25 810 километров. Из них 13 000 пришлось на высокогорные дороги. Около 1800 километров участники двигались только на первой и второй передачах. Наконец, почти 5500 километров пути было отведено на семнадцать скоростных участков. Это означает, что почти четверть дистанции марафона нужно было идти, полностью используя возможности машины и экипажа. По сути дела, эта четверть пути являлась скоростным автокроссом. В таких тяжелых условиях прочность и выносливость автомобилей выходили на первый план. Вот почему именно на «москвичах» были достигнуты столь высокие результаты без какой-либо дополнительной форсировки двигателя или существенной реконструкции шасси.

Шведский гонщик Гунар Пальм сказал еще в Лиссабоне журналистам: «В Мехико финишируют самые надежные и крепкие машины». Среди них он назвал наши «москвичи». Пальм не ошибся.

Безусловно, большое значение в трансконтинентальных ралли имеет техническая помощь на трассе. Наша команда, как уже сказано, пользовалась услугами экипажа У. Аэва, А. Жильцова, Е. Крывдика, составлявшего легенду трассы, и двух обслуживающих — Е. Андреева, А. Акилова, Ю. Полторацкого, К. Сочнова, А. Терехина. Конечно, им нелегко было тягаться с сервисными бригадами зарубежных концернов. Тем более приятно отметить, что в успехе «москвичей» есть немалая доля труда этих самоотверженных людей, больших мастеров своего дела.

«Москвичи», прошедшие по дорогам двух континентов почти 26 тысяч километров, не только продемонстрировали высокую надежность и прочность. Это была почетная миссия, в которой члены команды выступили как представители славных коллективов заводов имени Ленинского комсомола и Уфимского моторного. Мы рады, что выполнили ее успешно.

В. ЩАВЕЛЕВ

ДОРОГИ

Наступившее десятилетие должно существенно изменить карту автомобильных дорог нашей Родины. Через всю страну протянутся новые магистрали общегосударственного значения, расширяются транспортные связи городов, промышленных центров, сельскохозяйственных районов. Строительству дорог журнал посвятил и посвятит еще не одно выступление. В этот раз наш корреспондент взял интервью у начальника объединения «Росдорстрой» Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР Николая Ивановича ГОЛОВАНОВА.



— Как говорят, все познается в сравнении. Поэтому вначале, Николай Иванович, хотелось бы узнать об итогах минувшего десятилетия. Что было сделано дорожниками за эти годы? С каких исходных рубежей начинается новый период в дорожном строительстве?

Итоги прошедшего десятилетия внушительны. К 1959 году на территории Российской Федерации было 106 тысяч километров автомобильных дорог с твердым покрытием, к 1969-му мы построили еще 93 тысячи километров. Кроме того, были расширены и улучшены многие из старых магистралей. Так что общая протяженность шоссейных дорог в республике за этот срок почти удвоилась, а их пропускная способность возросла в еще большей степени.

Напомню о некоторых важнейших новостройках. Вступила в строй действующая автомагистраль Москва—Воронеж—Шахты, сократившая путь на Кубань и Кавказ и позволившая значительно разгрузить Симферопольское шоссе. Были сданы в эксплуатацию автомобильные дороги Вологда—Череповец, Новосибирск—Барнаул, Владимир—Иваново, Ставрополь—Элиста, Свердловск—Тюмень и ряд других. Одни только мосты, возведенные на них из долговечных материалов, протянулись бы в одну нитку многокилометровой лентой. Дороги вступали в действие капитально обустроенным, с павильонами, площадками и зонами отдыха для пассажиров, на тысячи километров обрамленные защитными лесными полосами.

Решающую роль в нашей работе сыграл Указ Президиума Верховного Совета РСФСР об участии хозяйственных организаций в дорожном строительстве. Привлеченные по этому Указу ресурсы стали главным источником средств для благоустройства местных дорог.



«Москвичи» — герои автомарафона

Закончен самый длинный в истории автомобильного спорта марафон — ралли Лондон—Мехико. Автомобильные компании и объединения, пославшие машины сверхдальний пробег, оценивают одни с радостью, другие — с горечью — итоги выступления своих экипажей. Журналисты, сопровождавшие участников ралли, публикуют подробные отчеты. Газеты несут заголовками: «Сверхдлинный финишировал», «Опять «Москвичи», «Фиаско «Ситроенов», «Победили три команды», «Автомобили и футбол».

Почти сорок дней любителей автомобильного спорта во всем мире волновали события на трассе гигантского ралли от Лондона до Мехико. На стадионе «Уэмбли» в Лондоне стартовало 96 машин и только 22 из них финишировали 27 мая в пять часов по мексиканскому времени под восторженные приветствия следних участка были назначены на автостраде с современным покрытием. Остальные скоростные этапы отличались очень тяжелыми дорожными условиями и приходились на ночное время.

Серьезнейшим испытанием оказался закончившийся марафон для наших «Москвичей» — самых маленьких по рабочему объему двигателей машин среди автомобилей заводских команд. Очень сильны и опытны были наши конкуренты. Значительно мощнее машины, на которых они выступали.

Специально готовили машины и другие крупнейшие автомобильные фирмы, в том числе «Ситроен», «Бритиш Лейланд Мотор Корпорейшн» (БЛМК), «Петро-жо». Они также пригласили участвовать в ралли лучших спортсменов, таких, как французы Рене Траутман и Ги Верье, победители ралли Лондон—Сидней англичане Коун и Койль.

Экипаж Л. Потапчика, показавший лучший результат среди советских участников. На переднем плане Э. Баженов.

Результаты ралли ЛОНДОН — МЕХИКО

Командные: 1. «Форд-экспорт». 2. БЛМК. 3. «Москвич-412».

Личные: 1. Х. Миккола — Г. Пальм («Форд-экспорт»), 2. Б. Калчетт — Д. Сайер («Триумф 2,5 ПИ»), 3. Р. Аалтонен — Г. Лидден («Форд-экспорт»), 4. П. Хопкирк — Э. Нэш («Триумф 2,5 ПИ»), 5. Т. Мяккинен — Ж. Стэлер («Форд-экспорт»), 6. Д. Грикс — Э. Фолл («Форд-экспорт»)... 12. Л. Потапчик — Ю. Лесовский — Э. Баженов («Москвич-412»)... 17. Г. Хольм — В. Бубнов — К. Гирдаускас («Москвич-412»)... 20. С. Тенищев — В. Кислых — В. Широченков («Москвич-412»).

Не дошли до финиша наши экипажи И. Астафьев — А. Сафонов — Г. Гаркуша и В. Щавелев — Э. Лифшиц, который был снят из-за опоздания.

Из выступления председателя Всесоюзного объединения «Автозаводы» В. М. ПЕТРОВА на заключительной пресс-конференции в связи с финишем авторалли

Лондон — Мехико

Марка автомобиля	Стартовало	Финишировало	
		количество	процент
Заводские команды			
«Пежо» (7 модели «504» 5 модели «404»)	12	1	8,4
БЛМК-1800	10	3	30,0
«Форд-экспорт» (7 специальных, 2 серийных)	9	4	44,5
«Ситроен DS-21»	6	1	16,6
«Триумф 2,5 ПИ»	5	3	33,3
«Москвич-412»	5	3	60,0
Индивидуальные участники			
«Форд-кортина»	6	—	—
«Порше-911С»	5	1	20,0
«Мерседес»	4	1	25,0
«Хиллман»	4	2	50,0
«Остин-манси»	4	1	25,0
BMW-2002	3	1	33,3

НА «МОСКВИЧАХ» ЧЕРЕЗ ДВА КОНТИНЕНТА

К запискам участника (стр. 6)



28-59
В Рио-де-Жанейро участники получили свои автомобили за полчаса до старта. После двухнедельной разлуки Валентин Кислых и его «Москвич» снова вместе.



Заправка бензином неподалеку от Ла-Паса на четырехкилометровой высоте. Машина Г. Хольма (№ 71) получает 120-литровую дозу горючего.



Счастливый финиш «москвичей» в Мехико. Слева — машина Г. Хольма, К. Гирдауснса и В. Бубнова, в центре — С. Тенишева, В. Кислых и В. Широченкова, справа — автомобиль Л. Потапчика, Ю. Лесовского и Э. Баженова.



Пароход «Верди» принимает на борт «Москвич» экипажа Потапчика.

Теплый прием ждал раллистов в Боливии.

На финише автомобиль Тенишева оказался во власти будущих чемпионов автогонок.

Мехико. Обмен автографами между Львом Яшиным и Леонтием Потапчиком.



Фото Ю. Чернякина

SovietRally.ru

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