

# ПОБЕДНЫЙ АККОРД „РУССКОЙ ЗИМЫ“

**СПОРТ**



Полгода отделяли последний, шестой этап Кубка дружбы социалистических стран от первого. Участники этого марафона стартовали в мае по дорогам Венгрии под ливнем весенней грозы, а закончили борьбу за почетный трофей на заснеженном московском ипподроме, преодолев многие сотни километров по зимним трассам нашей страны.

Вспомним о том, как прошла наша сборная долгий путь Кубка. Раунд первый — ралли «Вола» в Венгрии. Здесь у нас третье место, после чехословацкой и болгарской команд. Следующий этап — «Золотые пески» в Болгарии, и снова третье место, а впереди польские и чехословацкие автомобилисты. Но тем не менее в общем зачете наша сборная уже вторая. «Рейд польский» принес советской команде первую победу и вывел ее в лидеры. «Татры» в Чехословакии, хотя и завершились успехом польских раллистов, второе место, занятое нашей командой, сохранило ей лидирующее положение. И наконец, «Вартбург» (ГДР) — пятый этап. Здесь советская сборная выступала в ослабленном составе: занятые участием в других международных соревнованиях, не стартовали экипажи С. Брундзы и А. Козырчикова, вынужден был перекалфицироваться из штурмана в водителя А. Брум. Итог — третье место, после команд ГДР и ЧССР, но все то же положение лидера.

Любопытная деталь: ни одной из команд, кроме ГДР, на первых пяти

этапах не удалось выиграть ралли в родных стенах. Две победы было на счету польских гонщиков, по одной — у автомобилистов СССР, Чехословакии и ГДР. О чем это свидетельствует? Прежде всего о равенстве сил соискателей почетного трофея, о необычайно остром соперничестве в борьбе за общую командную победу. А самой твердой, самой стабильной была поступь нашей сборной. Ей, единственной, удалось на всех пяти этапах неизменно держаться в призовой тройке. Не обладая специальными, сверхмощными раллийными автомобилями типа «Рено-17-гордини», «ФИАТ-124-спайдер-абарт», двигателями которых развивают 150—180 л. с., советские гонщики на «москвичах» и «жигулях» проявляли завидную волю к победе, высокую ответственность за командный результат. Основная нагрузка легла на три основных, так называемых сквозных экипажа: С. Брундза — А. Брум («Москвич-412-ИЖ»), А. Козырчиков — Г. Козырчикова (ВАЗ) и Я. Агишев — М. Титов («Москвич-412» АЗЛК). И пусть ни разу не удалось им потеснить с первых личных мест в абсолютном зачете болгарина И. Чубрикова, поляков А. Ярошевича и Б. Крупу, их вклад в командную копилку, в общий успех был неизменно самым весомым.

И вот заключительный, шестой этап Кубка — ралли «Русская зима». Во Львов и Черновцы, где давался старт, прибыли все команды — ВНР, ГДР,

Колонна автомобилей на дорожке московского ипподрома, где проходило торжественное открытие ралли «Русская зима».

Фото В. Ширшова

НРБ, ПНР, СССР и ЧССР. Составы самые боевые, в том числе экипажи А. Ярошевича, И. Чубрикова, Б. Крупы — наиболее реальные претенденты на победу в личном абсолютном зачете по итогам всех этапов. Советскую сборную представляли С. Брундза — В. Бородин, А. Козырчиков — Г. Козырчикова, К. Гирдаускас — В. Рожукас, Я. Агишев — М. Титов и Е. Безногов — В. Иевлев. Всего на старт вышло 55 экипажей. Для значительной их части — советских — соревнования представляли как бы в двух лицах: в рамках «Русской зимы», на той же трассе и по той же программе разыгрывалось первенство страны (автомобили группы 2).

Сразу отметим, что положение о соревнованиях включало ряд условий, редко встречающихся сейчас в мировой практике. Так, трасса протяженностью более 2000 километров не была открыта для тренировок, и участники при прохождении ее пользовались лишь подробной схемой маршрута. В связи с этим режимы дорожного движения не представляли особых трудностей. Скажем, на весь 232-километровый путь от Львова до Ровно отводилось около 5 часов. Таким образом, опоздания на пункты контроля времени практически исключались. Они могли возникнуть

## Кубок дружбы у советских раллистов

Сборная команда Советского Союза («сквозные» экипажи) — слева направо: М. Титов, С. Брундза, Я. Агишев, тренеры В. Щавелев и Э. Альбоцин, А. Козырчиков, Г. Козырчикова, В. Бородин.



только из-за технических неисправностей или аварий, что, кстати, и произошло с несколькими автомобилями, в том числе и сервисными.

Эти особенности ралли переносили акцент борьбы за личные и командные результаты на одиннадцать специальных испытаний — кольцевых и ипподромных гонок, слаломов и других скоростных состязаний. Все они и составляли изюминку «Русской зимы»: такого разнообразного (хотя и небольшого количества) ассортимента спецучастков не было ни на одном из предыдущих этапов Кубка.

Самым примечательным на всем пути из Львова и Черновцов в Москву оказалась ночная гонка на малом кольце киевской трассы. Здесь чистый асфальт перемежался с обледенелыми участками, и в темноте, на большой скорости спортсменам нелегко было привыкнуть к постоянно меняющемуся дорожному покрытию. Но лидеры, в том числе и все наши экипажи из сборной, достигли на трех кругах кольца примерно одинаковых секунд. Исключение составил И. Чубриков: он выиграл больше минуты у Б. Крупы, показавшего второе время. Этот результат, учитывая, что соперники примерно равны по мастерству и выступают на одинаковых машинах «Рено-17-гордини», вызвал у некоторых участников даже недоверие. Но так или иначе Чубриков прибыл в Москву лидером, а наши раллисты — первыми в командном зачете.

После короткого отдыха гонщики вышли на старт второго, основного этапа «Русской зимы» — более чем 800-километрового маршрута знаменитого «Золотого кольца» Москва—Загорск—Александров—Владимир—Суздаль—Иваново—Ярославль—Ростов—Переславль-Залесский—Нагорье—Талдом—Дмитров—Москва. Здесь поджидали спортсменов десять из одиннадцати скоростных испытаний, а первым среди них была гонка на заснеженном столичном ипподроме. Чубри-

кову вновь удалось (правда, лишь на 4,8 секунды) опередить Крупу. А Ярошевич из-за поломки коробки передач не закончил дистанцию и выбыл из соревнований. Советская команда и здесь оказалась на высоте: Гирдаускас, Брундза, Козырчиков и Агишев показали очень хорошие, хотя и не лучшие секунды и упрочили лидирующее положение. Но Чубриков все же не стал победителем ипподромной гонки: его результат превзошла шедшая в последних заездах целая группа советских спортсменов, участников первенства СССР.

А затем кавалькада автомобилей на сутки покинула Москву. И на всем протяжении маршрута тысячи любителей спорта из городов, окрестных сел и поселков встречали и провожали участников «Русской зимы». В плотном кольце зрителей проходила гонка по ночным улицам Суздаля, слалом в Иваново, другие скоростные соревнования. И почти каждое из них выиграл Б. Крупа. Разрыв между ним и Чубриковым таял буквально на глазах. Но это уже не была дуэль. В спор между ними смело вмешались К. Гирдаускас и С. Брундза. Более того, первый опередил Крупу на трех скоростных участках и вплотную приблизился к лидеру. Справедливости ради нужно сказать, что и в нашей команде случались неприятности, последствия которых могли повлиять на ее турнирное положение. Только оперативность сервисной службы АЗЛК позволила быстро сме-

нить вышедшую из строя коробку передач у ижевского «Москвича» Брундзы. Но в одном случае и «технички» оказались бессильны: вылетев на скоростном участке с трассы, Е. Безногов выбыл из соревнования. Сборная СССР продолжила борьбу четырьмя экипажами.

И вот наконец снова Москва, снова ипподром—последнее испытание. Победа нашей команды уже не вызвала сомнений. Иное дело лидеры в личном зачете: заключительная гонка еще могла внести коррективы в их окончательную расстановку. Чубрикову, чтобы занять первое место, нужно было на трех кругах ипподрома отыграть у Крупы почти 12 секунд, но все, что он мог сделать, это пройти дистанцию на 1,4 секунды быстрее соперника. Абсолютно же лучший результат здесь показал Гирдаускас: выиграв четвертое скоростное испытание, он вышел в итоге на третье место среди участников «Русской зимы». Четвертым был экипаж С. Брундза — В. Бородин, пятым — А. и Г. Козырчиковы, шестым — А. Брум — В. Куковьякин, седьмым — Я. Агишев — М. Титов. Сборная СССР, почти на триста очков опередив ближайших конкурентов — польских автомобилистов, уверенно одержала победу в ралли «Русская зима» и впервые выиграла Кубок дружбы социалистических стран (результаты опубликованы в разделе «Спортивный глобус», «За рулем», 1976, № 2). Это большой успех советских спортсменов. Его с полным основанием разделяют три наших завода — АЗЛК, волжский и ижевский, готовившие машины ко всем шести этапам, и их сервисная служба.

И еще один немаловажный итог. Четвертое место в розыгрыше Кубка занял С. Брундза на ижевском «Москвиче». Впереди оказалась лишь тройка гонщиков на специальных раллийных «Рено-17-гордини» и «ФИАТ-124-спайдер-абарт», подготовленных, кстати, по группе 4. Таким образом, советский спортсмен на советском автомобиле опередил многих, кто выступал на машинах известнейших европейских фирм.

Б. ЛОГИНОВ

### Результаты чемпионата СССР (группа 2)

Личный зачет (абсолютный): 1. К. Гирдаускас — В. Рожукас (Литовская ССР), ВАЗ—2103; 2. С. Брундза — В. Бородин (Литовская ССР), «Москвич—412-ИЖ»; 3. А. Козырчиков — Г. Козырчикова (РСФСР), ВАЗ—21011; 4. В. Турат — Х. Оху (Эстонская ССР), ВАЗ—2101; 5. А. Брум — В. Куковьякин (РСФСР), «Москвич—412-ИЖ»; 6. Я. Агишев — М. Титов (Москва), «Москвич—412».

Командный зачет. Среди союзных республик: 1. РСФСР; 2. Эстонская ССР; 3. Москва. Первенство заводской марки: 1. ИЖ; 2. ГАЗ; 3. АЗЛК.

Редакция «За рулем» учредила на ралли «Русская зима» два приза — лучшим зарубежному и советскому спортсменам. Кубки журнала были вручены Блажею Крупе и Каститису Гирдаускасу. По традиции — короткие интервью с ними.

Б. КРУПА. Мне 29 лет, работаю руководителем авторемонтной станции в Варшаве. Автоспортом занимаюсь с 1969 года, сначала был водителем, а затем четыре года — штурманом. Уверен, чтобы стать хорошим гонщиком, нужно обяза-

тельно пройти штурманскую школу. Место рядом с водителем самое удобное для изучения и анализа способов скоростного вождения автомобиля. Прежде всего этим я объясняю успехи советского гонщика Анатолия Брума, долгое вре-

мя бывшего напарником Брундзы. В 1974 году «Рено» предложила мне свой фирменный раллийный автомобиль. В тот год я стал чемпионом Польши. Основная моя спортивная специальность — ралли, на кольце выступаю эпизодически: просто не хватает времени. С «Русской зимой-75» связан мой первый приезд в Советский Союз. Впечатлений много, но главное то, что мне удалось выиграть этап и стать победителем розыгрыша Кубка в личном зачете. Далось это с огромным трудом, чувствую даже, что похудел на несколько килограммов.

К. ГИРДАУСКАС. Не так уж часто пришлось выступать в минувшем сезоне: был занят учебой. Год оказался во многом счастливым. Прежде всего, получил высшее образование — закончил политехнический институт. С огромной радостью узнал, что мне присвоено высокое звание «Заслуженный мастер спорта СССР». Главным событием было участие в финале VI летней Спартакиады народов СССР по автоспорту на машинах группы 1. Здесь я выиграл первое место в классе и абсолютном зачете и стал чемпионом страны. И вот в конце

сезона, выступая в составе национальной команды на «Русской зиме», вместе с товарищами сделал последний шаг к победе в Кубке дружбы, а самому мне еще удалось завоевать вторую золотую медаль чемпиона СССР, — стартовав в группе 2.

Кажется, есть все основания быть довольным прошедшим годом. Вот только не могу понять, почему международные ралли «Русская зима» понадобилось совмещать с всесоюзным первенством. Нам, «сборникам», не так-то легко было бороться на двух фронтах.



Б. Крупа.



К. Гирдаускас.