

# ПОБЕДНЫЙ АККОРД „РУССКОЙ ЗИМЫ“



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

Вспомним о том, как прошла наша сборная в последний этап Кубка. Раунд первый — ралли «Волга» в Венгрии. Здесь у нас третье место, после чехословацкой и болгарской команд. Следующий этап — «Золотые пески» в Болгарии, и снова третье место, 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, «Гетры» в Чехословакии, хотя и завершились успехом польских раллистов, второе место, занятое нашей командой, сохранило ее 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. Врунда и А. Козырчикова, вынужден был перекалибрироваться из штурмана в водителя А. Брум. Итог — третье место, после команд ГДР и ЧССР, по 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 гонокщиков, по одной — у автомобилистов СССР, Чехословакии и ГДР. О чем это свидетельствует? Прежде всего о равенстве сил соперников в борьбе за почетный трофей, 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 обладав специальными, сверхмощными раллийными автомобилями типа «Рено-17-гордини», «ФИАТ-124-спайдер-абарт», двигателя 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. Врунда — А. Брум («Москвич-412-ИЖ»), А. Козырчиков — Г. Козырчиков (ВАЗ) и Я. Агншев — М. Титов («Москвич-412» АЗЛК). И пусть ни разу не удалось им потеснить с первых личных мест в абсолютном зачете болгарина И. Чубрикова, поляка А. Ярошевича и В. Крулу, их вклад в командную копилку, в общий успех был неизменно самым весомым.

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

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

Фото В. Ширшова

НРЕ, ПНР, СССР и ЧССР. Составы самые боевые, в том числе экипажи А. Ярошевича, И. Чубрикова, В. Крулы — наиболее реальные претенденты на победу в личном абсолютном зачете по итогам всех этапов. Советскую сборную представляли С. Врунда — В. Воронин, А. Козырчиков — Г. Козырчиков, К. Гирдаускас — В. Рожукас, Я. Агншев — М. Титов и Е. Вязнов — В. Невелев. Всего на старт вышло 56 экипажей. Для значительной их части — советским — соревнование представило как бы в двух лигах: 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 (скакательные экипажи) — слева направо: М. Титов, С. Врунда, Я. Агншев, тренеры И. Ширшов и Э. Альбошин, А. Нольдинчикова, Г. Козырчикова, В. Воронин.



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

Эти особенности ралли перенесли 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»: такое разнообразное (хотя и небольшое количество) ассорти먼트 спецэтапов не было ни на одном из предыдущих этапов Кубка.

Самым примечательным на всем пути из Львова и Черновца в Москву оказалась ночная гонка на малом кольце киевской трассы. Здесь чистый асфальт перемежался с обледенелыми участками, и в темноте, на большой скорости спортсменам тяжело было пригнориться 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 В. Крулы, 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 приблизил 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—Ногорье—Талдом—Дмитров—Москва. Здесь подожили спортсмены десять из одиннадцати скоростных испытаний, а первые среди них была гонка на заснеженном столичном ипподроме. Чубри-

кову вновь удалось (правда, лишь на 4,8 секунды) опередить Крулу. А Ярошевич из-за поломки коробки передач не закончил дистанцию и выбыл из соревнований. Советская команда и здесь оказалась на высоте: Гирдаускас, Врунда, Козырчиков и Агншев 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 последний заезд 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 проходил гонка по ночным улицам Суздаля, слалом в Иваново, другие скоростные соревнования. И почти каждое из них выиграл В. Крула. Разрыв между ним и Чубриковым тянул буквально на глазах. Но это уже не была дуэль. В спор между ними смело вмешался К. Гирдаускас и С. Врунда. Более того, первый опередил Крулу 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 широкую передачу у ижевского «Москвича» Врунда. Но в одном случае и «техничка» оказалась бессильной: вылетев на скоростном участке с трассы, Е. Вязнов 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 Крулы 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. Врунда — В. Воронин, пятым — А. и Г. Козырчиковы, шестым — А. Брум — В. Куковякин, седьмым — Я. Агншев — 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. Врунда 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.

В. ЛОГИНОВ

### Результаты чемпионата СССР [группа 2]

Личный зачет (абсолютный): 1. И. Гирдаускас (Л. Рижский), 2. С. Врунда (Л. Литовский), 3. А. Козырчиков (Л. Литовский), 4. В. Крула (Л. Литовский), 5. А. Брум (В. Курортный), 6. Я. Агншев (М. Титов), 7. В. Вязнов (М. Титов), 8. А. Козырчиков (М. Титов), 9. Я. Агншев (М. Титов), 10. В. Вязнов (М. Титов), 11. Я. Агншев (М. Титов), 12. В. Вязнов (М. Титов).

Командный зачет. Среди основных республик: 1. РСФСР, 2. Эстония, 3. Москва. Среди заводской марки: 1. ИЖ, 2. ВАЗ, 3. АЗЛК.

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

**В. КРУЛА.** Мне 29 лет, работаю руководителем авторемонтной станции в Варшаве. Авторемонт 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 способа скоростного вождения автомобиля. Прежде всего этим и объясняя успехи советского гонщика Анатолия Брума, долгое обяза-

ма бывшего напарником Врунда. В 1974 году «Рено» предложила мне свой фирменный раллийный автомобиль. В тот год и стал чемпионом Польши. Основная моя спортивная специализация — ралли, но также выступала эпизодически просто не хватает времени. С «Русской зимы» — 12 сезонов, мой первый приезд в Советский Союз. Впечатлений много, но главное, то, что мне удалось выиграть этап и стать победителем розыгрыша Кубка в личном зачете. Было это с огромным трудом, чувствую даже, что похужел 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 сервисной работой ушел, что мне пришлось высоко ценить. Заслуженный мастер спорта СССР. Главным событием было участие в финале VI летней Спартакиады народов СССР по авторалли — на машине группы 2. Здесь я выиграл первое место в классе и абсолютный зачет 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 — стартуя в группе 2. Иначе бы, если бы основанию быть до конца прошедшим годом. Вот только не могу понять, почему международные ралли «Русская зима» проводятся совместно с всевозможными первенствами. Нам, ижевским, не так уж легко было бороться на двух фронтах.



В. Крула, К. Гирдаускас.