



Победный дубль советских раллистов

Наша славная раллистическая дружина, на счету которой успешные выступления в марафонах Лондон—Сидней, Лондон—Мехико, «Туре Европы» и других крупных международных соревнованиях, прибывла в нынешнем году к своему послужному списку убедительные победы на автомобильных ралли «Золотые Пески» в Болгарии и «Рейде Польского» в Польше. К первому состязанию советскую команду готовил и сопровождал заслуженный тренер СССР Р. Чертов, ко второму — заслуженный тренер СССР К. Сочнов. Мы попросили их рассказать о соревнованиях, а затем ответить на несколько вопросов.

Р. ЧЕРТОВ,
заслуженный тренер СССР

Прошло немногим более года, и наша сборная команда вновь прибыла в гостепримную Болгарию на автомобильное ралли «Золотые Пески». Как известно, в прошлом году советские спортсмены выступили здесь успешно («За рулем», 1971, № 9), завоевав второе общекомандное место и получив серебряные и бронзовые медали в классе. Естественно, хотелось показать результаты не хуже, хотя мы и понимали, что теперь все будет гораздо сложнее: ведь ралли «Золотые Пески», проводившиеся в третий раз, ныне были одним из этапов чемпионата Европы, где, как всегда, настал спортивной борьбы исключительно великий.

За несколько дней до начала соревнований наша делегация проехала в колоннах автомобилистов на праздник, посвященный 90-летию со дня рождения Георгия Димитрова, в деревню Ковачевцы — на родину великого болгарского революционера. Мы посадили деревья в парке, участвовали в торжественной «вечерней зоре». Все наши спортсмены глубоко благодарны болгарским друзьям за честь быть приглашенными на этот замечательный праздник.

Хотя организатор ралли — Союз болгарских автомобилистов (он образован на основе Болгарского автомобильного туринг-клуба) — включил в трассу соревнований много новых дорог, однако по-прежнему было два этапа. Первый, наиболее трудный, начинался на курорте Золотые Пески около Варны и заканчивался в Софии. Особенно сложной была вторая его часть, включавшая прошлогодний вариант дорог в районе Габрово и вершины Столетова. Именно здесь опоздания и полученные за них штрафные очки во многом определяли успех или поражение в этом соревновании.

Трудные участки встречались также в районе Софии и на горных дорогах, новых для нас. Таким образом, в первый этап ралли протяженностью около 1300 километров входили семь отрезков, где явно невозможно было уложиться в установленное время, и девять коротких (10—20 километров) скоростных участков, где участникам предстояло показать максимальную скорость. Результаты соревнования на этом этапе и на кольцевой гонке Варне перед стартом на трассу и определяли распределение мест в зачете Кубка социалистических стран.

Второй этап, начинавшийся в Софии, входил уже в программу чемпионата Европы. Он состоял из пяти скоростных гонок и 16 участков общей протяженностью около 800 километров и заканчивался в Золотых Песках. Всю его дистанцию нужно было пройти ночью.

Полностью мы оценили предстоящие трудности после семидневной тренировки на самой трассе. Это была настоящая напряженная работа: уже в 6—7 часов утра наши спортсмены выезжали на тренировочных автомобилях и возвращались лишь с наступлением темноты. Мы знаем, что без такой серьез-

ной подготовительной работы рассчитывать на успех в столь сложных соревнованиях нельзя. Сейчас любой гонщик, стремясь к победе, надеется не только на надежность машины и виртуозность своих водительских качеств. Словом, к дню старта мы были во всеоружии, в деталях знали, что нас ожидает, ориентировочно определили возможные опоздания на каждом контрольном пункте, на всех скоростных и трудных дорожных участках записали подробнейшую легенду, которая фиксировалась не только сложность любого поворота трассы, но и все серьезные неровности или повреждения дорог. Был намечен и подробный план технического обеспечения.

И вот на старте 61 автомобиль из 10 стран. В нашем классе (от 1301 до 1600 см³) представлено 11: «Рено-12-гордии», «БМВ-1600», «ФИАТ-125», «Москвич-412» (основные машины — производства АЗЛК). Кубок социалистических стран оспаривали пять национальных команд — Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, СССР. Кубок фирм, производящих автомобили, — три команды, в том числе и сборные, составленные из спортсменов разных стран, на автомобилях «Порше». В зачете среди клубов заявилось шесть коллективов. Среди них «Автоэкспорт — Автоклуб СССР».

Ралли начались кольцевыми гонками, проводившимися по классам отдельными заездами.

Они как бы определили, насколько мощную и скоростную машину имеет каждый экипаж, каково мастерство водителей. Но гонка не давала ответа на главный вопрос — насколько машина надежна для прохождения большой и сложной трассы. На кольце мы не были лидерами: наши автомобили по скоростным качествам уступают многим зарубежным специально-спортивным образцам.

Мощные «Порше», «Рено-альпины», «БМВ-альпины», да и новые «Форд-капи-спорт 2,6», «Рено-12-гордии» были на кольце вне конкуренции. Но нашим многочисленным болельщикам — советским туристам и болгарским друзьям — мы говорили: наберитесь терпения, впереди еще большая трасса, и посмотрите на финиш, приедут ли туда многие из блеснувших сегодня машин.

Кольцевые гонки проходили в интереснейшей борьбе. Самым захватывающим был заезд наилучших быстрых автомобилей «Порше». Несмотря на остройную конкуренцию, с каждым кругом становилось очевиднее преимущество большого мастера С. Засады, который и показал лучший результат.

Итак, наше второе выступление в Болгарии ознаменовалось несомненным успехом. Нас тепло приветствовал весь зал, когда советские раллисты в полном составе выходили на сцену получать все первые командные призы. В заключение хотелось бы отметить дружеские отношения между участниками, судьями и организаторами.

Второй год никаких претестов, апелляций, хорошо поставленная служба оповещения, четкая фиксация результатов механизированной системой печатающих часов, жалование судей и организаторов во всем помочь спортсменам, ответить на все их вопросы, дать любые разъяснения. Было бы хорошо, чтобы многое из этого переняли наши судейские коллегии и организаторы ралли.

К. СОЧНОВ,
заслуженный тренер СССР

входил в десятку лучших и претендовал на победу в классе. Но перекресток дорог в 150 километрах от Софии привнес серьезные тревоги и огорчения. Бубнов не прошел его ни в то время, когда мы его ждали, ни через полтора часа, явившихся передлом допустимого опоздания. Выяснилось, что из-за ударов на сложном скоростном участке был поврежден сальник и выбросило всю смазку. Экипаж прибыл на финиш этого самого спецучастка вовремя, но от перегрева заднего моста машина «ставила» за собой шлейф дыма. А это означало, что в нашей команде осталось всего три зачетных автомобиля и любая дальнейшая неудача или сход лишила нас каких-либо шансов на успех в командной борьбе.

Но вот София — финиш первого этапа, где определялись победители Кубка социалистических стран. В первую очередь смотрим, кто доехал. В польской команде тот автомобиль с неисправным сцеплением сошел с трассы, венгры лишились третьей зачетной машины, коллектив ГДР имел четыре экипажа. Значит, теперь все зависит от того, у кого автомобили прошли лучше.

Дебют

советских спортсменов на

этих соревнованиях состоялся в 1964 году. Хотя наши гонщики не имели опыта выступлений в крупных международных ралли, тем не менее к удивлению многих экипажей Э. Лифшица и В. Олеки на «Москвиче-407» занял первое место в классе. Через два года В. Егоров — В. Данильчев («Москвич-408») и Х. Рюйттель — Г. Хольм («Волга» ГАЗ-21) повторили этот результат. И наконец, в прошлом сезоне советская команда на «москвичах-ИЖ-ралли» впервые в истории нашего автомобильного спорта выиграла приз заводской марки.

И вот 32-й «Рейд Польский».

На старте 107 автомобилей из 12 стран.

Среди участников трехкратный чемпион Европы С. Засада (Польша), его земляки А. Сморавинский, К. Комарницкий Р. Новицкий, лидер чемпионата Европы 1972 года Р. Пинто, известные гонщики П. Хоммелль (ГДР), Л. Тромботти (Италия), Ф. Аттила (Венгрия), В. Рерль (ФРГ). Советская команда выступает шестью экипажами на автомобилях, вновь подготовленных Ижевским автозаводом.

Позади 1441 километр пути, пройден 23 скоростных участка. Первый этап соревнований успешно закончили 53 экипажа. Сошел с трассы С. Засада, в итоге национальная команда Польши потеряла три автомобиля и выбыла из дальнейшей борьбы. В классе до 1600 см³ лидерство удерживал Ф. Аттила (Венгрия) на автомобиле «Рено-12-гордии». И тут значительно прибавил в скорости С. Брунда. Он выиграл у соперника все четыре последних скоростных участка! Сказывается отличная натренированность Стасиса в езде на асфальтовом покрытии, и ему здорово помогают установленные на «Москвиче» дисковые тормоза.

Вторая ночь следующего этапа встретила гонщики сурво: в 50 километрах от Кракова они вошли в полосу дождя, сопровождаемого густым туманом.

Сколький мокрый асфальт требует

большой осторожности и четкости в управлении автомобилем. Все меньше участников остается на трассе. Но густые туманы и дождь не помеха нации спортсменов. Ведь в плохую погоду меньше остается дела для мониторов, здесь нужны смелые, заченные люди с высоким спортивным мастерством, слаженные в работе экипажи.

Однако достигнутые результаты не

могут служить поводом для самоуспокоения. Это только первые успехи, и наша задача закрепить их. В первую очередь нужно пожелать заводам-изготовителям больше уделять внимания подготовке машин к соревнованиям, и главное — работать над форсировкой двигателей, повышением их мощности, снижением веса машин, улучшением тормозных качеств, устойчивости и управляемости. Здесь еще дела неподготовленной стороны.

Пришла пора также серьезно и критически пересмотреть методику тренировок и подготовки спортсменов. Для этого нужен, на мой взгляд, единственный документ, которым руководствовались бы все клубы и секции автоспорта.

Под занавес соревнований спортсмены вышли на кольцевую гонку в три круга протяженностью 28 километров. Первым на кольце появляется «ФИАТ-124-спайдер», за рулем неутомимый Р. Пинто. Вслед за ним из тумана выныривает, как синяя стрела, «Форд-капри». Резкий поворот руля, и колеса, погоняемые мощью 240 лошадиных сил, выбрасывают струю щебня и грязи... На трассе появляется голубой автомобиль. Это венгр Ф. Аттила выживает из своего «Рено» все, что у него под капотом. И вот на полных оборотах двигателя, совершив эффективный прыжок с мостика, под аплодисменты зрителей из облака тумана вылетает светло-оранжевый «Москвич». Стасис! Не снимая ноги с педали газа, одним точным рассчитанным движением руля он посыпал машину в красивое скользкое на все четыре колеса. Управляющий заезд — так называется этот эффективный и эффективный маневр. Машина, почти не снижая скорости, огибает острый угол поворота и снова скрывается в белесой дымке. Ждем несколько минут, и уже «Москвич» первым выскакивает из клубов тумана. Аттила появляется только несколько секунд спустя. Брунда выигрывает 56 секунд.

Краковский стадион, заполненный тысячами зрителей, тепло приветствовал победителей «Рейда Польского». Первое место в абсолютном зачете занял экипаж Р. Пинто — Л. Макалузо (Италия). Вторыми призерами стали В. Рерль и И. Вечад (ФРГ). Третими были С. Брунда и А. Брум. На стадионе они сразу же попали в теплые объятия своих друзей, механиков, многочисленных зрителей, бурно болевших за успех советского экипажа.

Наша команда отлично выступила в «Рейде Польском». Она завоевала главный спортивный трофей соревнований — кубок Председателя Совета Министров Польской Народной Республики и еще одиннадцать призов. В личном зачете наши гонщики добились следующих результатов: С. Брунда — А. Брум — 1-е место в классе и 3-е в абсолютном зачете; В. Спрукт — А. Калнаис — 1 (7); Х. Сепп — Т. Бернштейн — 4 (17); Л. Потапчик — А. Римонис — 5 (20); Л. Морозов — С. Яковлев — 5 (21); А. Козырчиков — А. Озилинин — 7 (31).

В этот успех нашей команды большую роль вложили Ижевский машиностроительный завод, Федерация автомобильного спорта СССР, Центральный автомобильный завод ДОСААФ, Всесоюзное объединение «Автоэкспорт».

Однако достигнутые результаты не

могут служить поводом для самоуспокоения. Это только первые успехи, и наша задача закрепить их. В первую очередь нужно пожелать заводам-изготовителям больше уделять внимания подготовке машин к соревнованиям, и главное — работать над форсировкой двигателей, повышением их мощности, снижением веса машин, улучшением тормозных качеств, устойчивости и управляемости. Здесь еще дела неподготовленной стороны.

Пришла пора также серьезно и критически пересмотреть методику тренировок и подготовки спортсменов. Для этого нужен, на мой взгляд, единственный документ, которым руководствовались бы все клубы и секции автоспорта.