

# Марафон начался со спринта

## Советские гонщики на ралли «Волан»

Не знаю, заметили ли вы одну любопытную деталь: как правило, моторные виды соревнований безымянны — просто мотокросс, гаревые или кольцевые гонки, многоборье. Кроме ралли. Их организаторы, похоже, тоже соревнуются — в придумывании звучных, а порой и поэтических названий: «Белые ночи», «Зори Кубани», «Полуночное солнце», «1000 озер»... В этом литературно-спортивном списке появилось новое имя — «Волан». Конечно, оно ни в коей мере не связано с инвентарем для игры в бадминтон. Слово это по-венгерски означает руль и образует название автотранспортного треста в ВНР. Он и был шефом международных авторалли «Волан», которые в нынешнем сезоне являлись первым этапом розыгрыша Кубка дружбы социалистических стран. Мне представилась возможность побывать на этих соревнованиях, познакомиться с их особенностями и одновременно увидеть, что нового произошло в подготовке наших соперников.

На целую неделю площадка возле отеля «Раба» превратилась в самое людное и популярное место для жителей Дьера, небольшого уютного города, утопающего в зелени. С самого раннего утра и до поздней ночи болельщики совершали самодеятельные экскурсии вдоль стоявших здесь разноцветных спортивных машин, прислушивались к разговорной речи участников ралли. Каждый из нас, проснувшись, тут же спешил к окну: не терпелось узнать, кто еще и на каких автомобилях прибыл за прошедшую ночь на сборный предстартовый пункт.

Вслед за нами приехала команда Болгарии. Ее гонщики давние наши друзья — И. Чубриков, С. Колев, В. Илиев, Н. Камбуров, М. Велев. Всего шесть экипажей, и пять из них привезли специальные раллийные «Рено-гордини», «Рено-альпин» и «Порше». Еще одно утро — и на площадке появились «шкоды-110-ралли» и «шкоды-120С» — легкие быстроходные машины чехословацкой сборной. К ним в дополнение придан еще «Рено-альпин». А вот наконец и польская дружина — А. Ярошевич, М. Ставовяк, В. Крупа, хорошо знакомые нам по прежним встречам. У них девять «ФИАТ-125П» и по одному итальянскому и французскому автомобилю — «ФИАТ-абарт» и «Рено-гордини». Не остались в долгу хозяева соревнований: два самых сильных эки-

пажа также стартуют на французских машинах.

Еще не вступая в борьбу и руководствуясь лишь наблюдением над этой выставкой спортивной техники с высоты гостиничного номера, можно было сделать вывод, что наши соперники начинают сезон во всеоружии. Даже команды Польши и Чехословакии, имеющие в своем распоряжении отличные отечественные автомобили раллийного варианта, сочли необходимым выставить и импортные, по сути дела уникальные машины. Расчет тут двойной: те же «гордини» и «абарты», обладая малым весом, хорошей устойчивостью и огромной мощностью (от 140 до 200 л. с.), должны обеспечить их водителям самые высокие места в личном абсолютном зачете и заодно принести в командную копилку солидную сумму очков.

Нет ничего удивительного, что на этом фоне советской сборной не отделилась роль лидера в предстоящих соревнованиях. Ведь наши гонщики вновь выступали на улучшенных, но все же серийных машинах. Хотя то уже была не прошлогодняя команда. В зимние и весенние месяцы Федерации автомобильного спорта СССР удалось решить многие организационные вопросы, связанные с обеспечением сборного коллектива. Появились отличные переговорные устройства, усилена сервисная служба. Коренным образом изменился и подход к выступлению в Кубке дружбы. Если раньше на каждом этапе стартовала совершенно новая команда, то теперь под знамена сборной были собраны почти самые лучшие силы и техника, выпускаемая тремя нашими заводами — волжским, АЗЛК и ижевским. И что особенно важно, трем экипажам предоставили возможность участвовать во всех семи этапах — без этого нечего и думать об успехе в суммарном личном зачете. Вот они: С. Брундза — А. Брум («Москвич — 412 ИЖ»), А. Козырчиков — Г. Козырчикова (ВАЗ—2103), Я. Агишев — М. Титов («Москвич—412»). Кроме них в ралли «Волан» стартовали еще два экипажа на автомобилях АЗЛК: А. Григорьев — С. Семенов, В. Спрут — В. Иевлев. Сервисную службу осуществляли Л. Евсиков и А. Кузичкин (АЗЛК), В. Бородин и С. Штин (ИЖ), В. Ципулев и А. Величко (ВАЗ). В роли тренера сборной дебютировал заслуженный мастер спорта В. Щавелев.

Ночью площадка перед отелем «Раба» пустела. Дело в том, что организаторы разрешили участникам тренироваться на скоростных участках только с 20 до 5 часов и лишь трижды. И с первого же такого ночного выезда наши гонщики вернулись угрюмыми. Надежды на то, что сложная трасса, обилие гравийных и грунтовых дорог уравняют шансы «москвичей» и «жигулей» с привычными к асфальтовому и бетонному комфорту «рено» и «ФИАТами», не оправдались. Все 1100 километров ралли «Волан» проходили в основном по отличным асфальтовым дорогам. Скоростных участков было 12, и их общая протяженность составляла всего 101 километр. И тут в основном асфальт, нередко прямые вытягивались на 2 километра — раздолье для скоростных машин. И только четыре участка были в на-

шем понимании настоящими раллийными, способными испытать не только ходовые качества автомобиля и мощь его двигателя, но и надежность, мастерство водителя. В довершение ко всем предстартовым заботам у нашей команды появилась еще одна — заболел Брундза. Свое участие в ралли мог определить только он сам. И Стасис все же сел за руль.

Несмотря на грозовой дождь, два часа поливавший улицы Дьера, тысячи его жителей пришли на старт проводить участников ралли. В путь отправилось 83 экипажа из Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, Советского Союза, Чехословакии. В личном зачете стартовали также гонщики ФРГ. Самые массовые — 24 экипажа оказались 6-й класс (до 1600 см<sup>3</sup>), в котором выступали все наши гонщики.

Первое, малое кольцо, закончившееся заходом в Дьер, не прояснило расстановку команд. Самые интересные, драматические события развернулись глубокой ночью, когда участники взяли курс на юг — к побережью озера Балатон. В город Пала, примерно в 50 километрах от Дьера, на очередной пункт КВ вездесущие «технички» привезли первую новость: появились неполадки в двигателе «ФИАТ-абарта», за рулем которого сидел один из претендентов на победу в абсолютном зачете поляк А. Ярошевич. Вслед за первыми экипажами сюда, в Палу, с большим запасом времени примчался Брундза. И ему тоже требовалась помощь — вот-вот выйдет из строя коробка передач. А запасная коробка находилась у наших механиков в Дьере, и после короткого совещания пришли к единственному решению: Стасис должен не только доехать до КВ возле Балатона, но и прибыть туда как минимум с тридцатиминутным опережением графика, необходимым для ремонта, а Щавелев помчитесь за коробкой и доставит ее на Балатон. Особенно трудная задача стояла перед Щавелевым: на серийном «Москвиче» ему предстояло преодолеть на максимальной скорости в общей сложности около 250 километров ночных дорог, руководствуясь только картой, а на некоторых участках — легендой трассы. Он успел — прибыл на место встречи в тот момент, когда механики клали автомобиль Брундзы на бок. Смена коробки заняла всего около 25 минут.

А с трассы поступали новые вести. На скоростном участке перевернулся польский экипаж — соревнование для него закончено. Здесь же неудача постигла нашего В. Спрута — разлетелся распределительный вал. Чуть позже еще одна неприятность: Козырчиков, имевший все основания занять высокое место, из-за неисправности дресселя «газа» вылетел с трассы. Правда, супруги продолжали гонку, но только в интересах команды, как подстраховывающий экипаж. Зато три остальные наши пары шли отлично. На некоторых скоростных участках Брундза и Брум показывали даже более быстрые секунды, чем соперники, выступавшие на «Рено» и «Порше».

Стасис со своим штурманом стали лидерами в классе. А вот команда Польши совсем не повезло: сошли еще два автомобиля, и стало ясно, что зачета она не получит.

И снова узкие улицы Дьера заполнены тысячами зрителей. Сквозь тесный людской коридор автомобили пробиваются к финишу. Его достигло 60 экипажей, в том числе четыре советских. Самый большой успех выпал на долю чехословацкой сборной: все ее зачетные гонщики заняли места в первой десятке, обеспечив общую, командную победу. Наши — третьи; места в личном зачете тоже достойные.

Итак, «Волан» открыл розыгрыш Кубка дружбы социалистических стран. Здесь, в Венгрии, участники вновь встретили «спринтерский» вариант ралли. Основной его признак — максимальное облегчение дорожных испытаний. К примеру, А. Ярошевич неоднократно вынужден был прибегать к технической помощи, подолгу задерживался возле сервисных машин и все же прошел дистанцию «по нулям». В таком варианте ралли ключи к победе гонщики ищут на скоростных участках. Борьба здесь идет буквально за десятые доли секунды. И в лучшем положении оказывается тот, кто имеет хорошо отлаженную сервисную службу. Сейчас в среднем на каждую «боевую» машину приходится по одной «техничке» и двум механикам. Они располагают набором шин с разным рисунком протектора. В зависимости от характера предстоящего скоростного участка, его дорожное покрытие колеса каждый раз заменяются. Так получается ощутимый «привес» к скорости. К сожалению, в этом компоненте ралли наша команда явно уступала соперникам; выбора шин у механиков практически не было. Более того, большая часть советских автомобилей преодолела трассу «Волана» на покрышках с зимним рисунком протектора.

И еще одно соображение. Разный подход к ралли, к целям, которые ставит перед собой в этих соревнованиях автомобильные заводы, привел к тому, что оснащение команд техникой стало явно неравноценным. Слегка улучшенному серийному автомобилю, конечно же, не под силу соревноваться со специальной раллийной машиной типа «Рено». Вероятно, было бы правильно, если в розыгрыше Кубка дружбы можно было выступать на машинах производства только социалистических стран. Предложение это пока трудно реализуемое, поскольку некоторые этапы Кубка совмещаются с зачетом чемпионата Европы. Но о нем стоит думать, иначе интерес к соревнованиям неизбежно будет падать.

**Б. ЛОГИНОВ,**  
руководитель советской  
спортивной делегации  
Дьер—Будапешт—Москва

## Результаты соревнований

Командный зачет: 1. СССР — 11 785 очков; 2. НРБ — 12 154; 3. СССР — 12 231; 4. ВНР — 12 285; 5. ГДР — 14 058. Личный зачет (абсолютный): 1. А. Ферьянц — Ф. Ириццалувч (1-е место в классе машин) — ВНР, «Рено-альпин»; 2. В. Губачек — С. Минарик (2) — СССР, «Рено-альпин»; 3. В. Крупа — П. Мыстовский (3) — ПНР, «Рено-гордини»; 4. И. Чубриков — П. Церковский (4) — НРБ, «Рено-альпин»; 5. С. Брундза — А. Брум (1) — СССР, «Москвич—412 ИЖ»; 6. Р. Новицкий — В. Шрам (2) — ПНР, «ФИАТ-1600П»; 12. Я. Агишев — М. Титов (4) — СССР, «Москвич—412»; 15. А. Григорьев — С. Семенов (6) — СССР, «Москвич—412».