

На призы «За рулем»



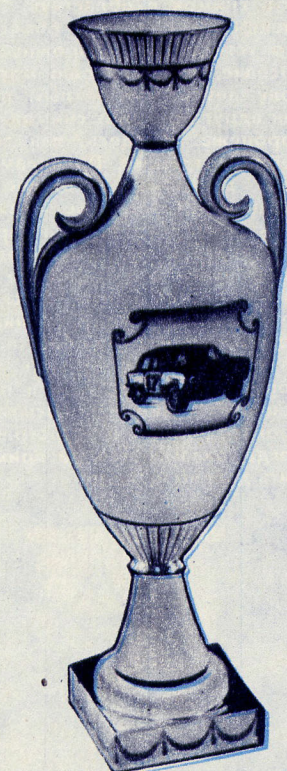
Призеры соревнований
А. В. Козырчиков (вверху),
И. Больших (внизу)



На этих гонках не было
равнодушных зрителей.
Фото В. Кирзева



СПОРТ



Трековые гонки... Они завоевали признание в разных концах нашей страны. Сегодня в зимнем календаре их уже десятки. Но интерес к гонкам, о которых пойдет здесь речь, был особым.

Самые ревностные из болельщиков заняли лучшие места на трибунах чуть ли не за два часа до начала! В этот день на московском ипподроме сильнейшие гонщики страны впервые оспаривали призы журнала «За рулем». Они учреждены в год, отмеченный двумя памятными датами: 80 лет назад близ Петербурга состоялась первая в России «гонка моторов» по маршруту Александровская — Стрельна — Александровская протяженностью 38 верст, а 60 лет назад соревнования мотоциклистов по маршруту Москва — Клин — Москва, организованные Всесоюзным, положили начало советскому моторному спорту. И трековые гонки на призы нашего журнала стали не просто еще одним соревнованием сильнейших, но и своеобразным юбилейным торжеством. Оно открылось парадом участников, во главе которого ехали ветераны, чьи имена составляют гордость и славу советского спорта: В. Арбеков, Н. Севастьянов, А. Сафонов, Х. Килькеева, В. Карнеев, И. Тихомиров, Ю. Лесовский, Э. Лифшиц, В. Шавелев.

Но вот стихли аплодисменты, угостились ненадолго фоторепортеры. Участники заняли места в автомобилях, а ветераны, словно напустывая их, выстроились вдоль края снежной дорожки. В их взглядах можно было прочесть и легкую

зависть к тем, у кого главные победы еще впереди, и желание угадать будущих обладателей призов. Я не случайно сказал «угадать»: вряд ли даже самый большой знаток автоспорта взялся бы предсказать победителя этих гонок. Причиной тому не только очень сильный состав приглашенных редакцией участников, но и новая система проведения соревнований. Дело в том, что таблица для 18 стартовых, по которой проводились соревнования последних лет, имеет ряд слабых мест. Она, во-первых, не позволяет реализовать принцип «каждый встречается с каждым», а во-вторых, предоставляет право выбора дорожки гонщику, показавшему лучшее время в контрольных заездах, ставя участников в неравные условия. Новая таблица для 16 спортсменов позволяет каждому участнику дважды встретиться с каждым. При этом гонщик стартует не в четырех, как прежде, а в шести заездах, и каждый раз с новой для себя дорожки. Словом, таблица должна полностью обеспечить спортивные принципы определения победителя.

Если говорить о титулах претендентов на призы журнала, то они были внушительны: заслуженный мастер спорта, пять мастеров спорта международного класса, семь мастеров. Ровно половина участников в разные годы носила звание чемпиона СССР. Такое созвездие имен вряд ли собирало когда-либо даже первенство страны.

Но прежде чем начались соревнования, был дан старт еще четырем «москвичам-2140». На бортах машин, недавно сошедших с конвейера АЗЛК, силуэт белого медведя и надпись «Москва — Заполярье — Москва». Восемь досафовец-автозаводцев, совершивших недавно пробег «Москва — БАМ — Москва», отправлялись в новый маршрут, по заснеженным просторам Севера.

И вот на дорожке ипподрома участники гонок. С первого же заезда, стремясь сделать заявку на призы, они одновре-

В каждом заезде — борьба с первой до последней секунды.
Фото И. Бахтина



16 ЗАЕЗДОВ «ЗВЕЗД»

менно продолжили ставший традиционным спор: «Москвич» или «Жигули»? Еще до старта «численный перевес» оказался на стороне «Москвича». Достоинства этой популярной марки защищали ветераны И. Астафьев и В. Бубнов, сегодняшние лидеры Н. Больших и Л. Каверин. Все они выступали на прекрасно подготовленных машинах производства АЗЛК (мощность двигателя объемом 1600 см³ — свыше 130 л. с.). Столичным гонщикам «помогали» в этом споре их ижевские коллеги К. Антропов, А. Брум, В. Гольцов и Л. Морозов, а также представитель уфимского моторостроительного завода В. Кузнецов. Сюрпризом для многих зрителей было выступление за рулем «ИЖ-ралли» А. Козырчикова — двукратного чемпиона страны по трековым гонкам. Правда, ижевские машины были не столь мощны (105—110 л. с.), но зато искусства борьбы на снежной дорожке их водителем не занимать.

Волжский автозавод был на этот раз представлен гонщиками молодого поколения, еще не успевшими снискать громких званий: Н. Фроловых и Е. Пупышевым. Кроме них на «жигулях» стартовали чемпион СССР по трековым гонкам А. Замыслов, старый «ипподромный боец» Ю. Козлов, экс-чемпион Москвы В. Глушков и темпераментный москвич А. Варенко. Именно он выиграл первый заезд. Во втором успех «жигулей» пытался закрепить А. Замыслов, но вынужден был уступить напору Н. Больших.

Стремительно раскручивалась пружина гонок, стал виден механизм действия новой таблицы. В третьем заезде на старт впервые вышел Гольцов и уверенно одержал победу, но в следующем, четвертом, он уступил Больших.

Вот уже половина заездов позади, а вопрос о призерах остается открытым, и список претендентов велик: здесь и Больших, и Гольцов, и Козырчиков. Сохраняют шансы на призовые места Астафьев и Замыслов.

— Самые интересные гонки, которые я когда-либо видел! — говорит известный спортсмен А. Григорьев (сегодня он в роли зрителя). — Раньше победителя можно было предсказать порой после трех-четырех заездов, а здесь попробуй! — Стоящая новинка! — вторит ему москвич А. Баранов, зритель с двенадцатилетним стажем. — Случайности сведены к минимуму, все на равных — это правильные принципы.

Да, такой борьбы, вероятно, не было еще на московском ипподроме. Молодой талантливый гонщик из Тольятти Н. Фролов не смог на этот раз претендовать на высокое место. Но именно он стал любимцем зрителей. В самом начале Николай, не удержав машину на повороте, оказался в сугробе, и его автомобиль лишился лобового стекла. Как же тяжело ему было вести борьбу в прямом смысле слова с открытым забралом, в сплошной снежной пелене. Но Фролов упорно выходил на старт. В одном из заездов лидировал даже почти три круга, опережая таких асов, как Козырчиков, Антропов, Глушков. В такое же положение вскоре попал Ю. Козлов. И он не сложил оружия.

В этот день никому из гонщиков не удалось избежать очковых потерь. И вот наконец последний, 16-й заезд. Из шестерых стартовавших пятеро (!) претендуют на призы: Больших, Гольцов, Козырчиков, Астафьев, Замыслов. В этой пятёрке «неоднократных» (все вместе — обладатели 14 золотых медалей чемпионатов СССР!) сильнейшим оказался Козырчиков. Лишь четвертым финишировал Гольцов, но этого было достаточно, чтобы стать вторым призером соревнований. Неудачно выступил в заезде Больших и в результате замкнул тройку призеров.

Итак, А. Козырчикову вручен главный приз журнала «За рулем» — изящная авторская фарфоровая ваза, выполненная в Ленинграде мастерами Ломоносовского завода. Но, кажется, В. Гольцов не

слишком огорчен: ему достался новенький комплект шин «НИИШП-ралли», прекрасные качества которых, к слову сказать, немало способствовали и его успеху, и победе А. Козырчикова. Третий приз — кубок журнала «За рулем» и набор миниатюрных копий легковых автомобилей, выпущенных нашими заводами, вручен Н. Больших.

Но, по-моему, самым сильным, самым главным и для зрителей, и для участников гонок стало чувство преемственности лучших традиций советского автоспорта. Славные ветераны и их молодые наследники шли рядом в парадном строю, рядом боролись за победу в гонках.

Соревнования получили высокую оценку спортсменов, арбитров и, судя по всему, зрителей. Многие высказывались за то, чтобы сделать их традиционными.

В. АРКУША

Редакция благодарит московский городской комитет ДОСААФ, спортивно-технический клуб «Федерацию автоспорта и судейскую коллегию столицы, всех, кто помогал в организации и проведении соревнований сильнейших гонщиков страны на призы «За рулем».

РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ

1. А. Козырчиков (Москва, «ИЖ-ралли») — 28 очков; 2. В. Гольцов (Ижевск, «ИЖ-ралли») — 26 очков; 3. Н. Больших (Москва, «Москвич-2140») — 23; 4. И. Астафьев (Москва, «Москвич-2140») — 22; 5. А. Варенко (Москва, ВАЗ-21011 с двигателем 1600 см³) — 21; 6. А. Замыслов (Москва, ВАЗ-21011 с двигателем 1600 см³) — 19 очков.