

Дебют „Жигулей“

Л. ШУВАЛОВ,
инженер, мастер спорта СССР

Может быть, со временем эти снимки, на которых запечатлены самые первые шаги наших автомобилей на широкой дороге спорта, станут уникальными...

Сегодня, когда позади две тысячи шестьсот километров дистанции традиционных зимних командных авторалли «Прибалтика-71» чемпионата Советского Союза, можно и необходимо оглянуться назад, перенесая мысленно в столицу Советской Латвии город Ригу. Именно там в этом году в двенадцатый раз был дан старт зимнего автомобильного марафона — и сто двадцать девять автомобилей всех моделей, выпускаемых отечественной промышленностью, вступили в единоборство, которое длилось более двух суток и днем и ночью, без сна и отдыха для гонщиков, без какого-либо времени на обслуживание и ремонт техники.

Мне довелось участвовать в семи из проводившихся в Советском Союзе двенадцати ралли, довелось получать призы и переживать горечь поражений.

Именно поэтому, оглядываясь назад, хочется объективно оценить и сложность соревнований, и качество наших автомобилей, и степень их готовности для выступления в соревнованиях, мастерство и мужество наших гонщиков, наши успехи и главное — наши ошибки.

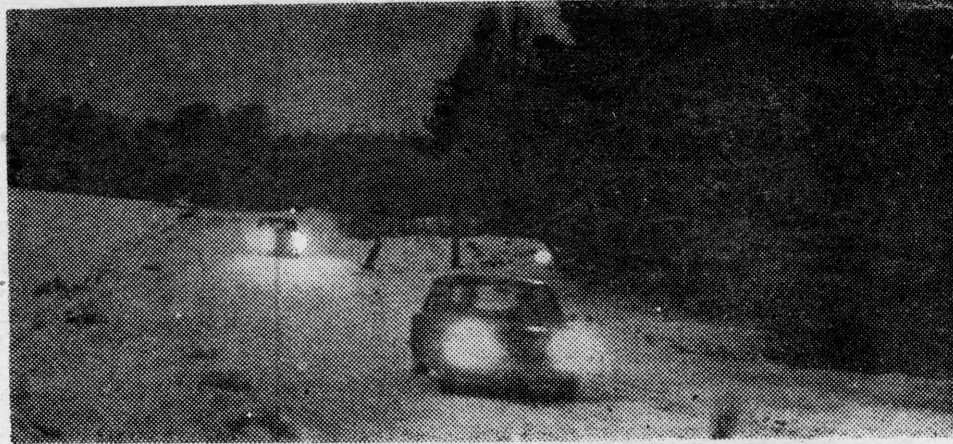
Особенно важно не пропустить последние, ибо в следующих соревнованиях, которых для наших «Жигулей» уже и в текущем году будет немало, повторять старые ошибки нельзя. За них платить приходится нередко слишком дорого.

Автомобильные ралли — соревнования комплексные. Они включают в себя движение по дорогам с определенной, заранее заданной средней скоростью, выдержать которую зачастую невозможно. Как за опоздание, так и за опережение заданного графика движения (а его соблюдение проверяется не только на известных основных пунктах контроля, но также и на пунктах внезапного контроля, которые могут выставляться спортивными судьями в любых местах трассы) начисляются штрафные очки — по сто за каждую минуту. Указанное условие делает совершенно необходимым пользование специальным штурманским оборудованием, позволяющим постоянно контролировать положение экипажа на трассе и во времени, подчинив все три измерения: время — расстояние — скорость.

Если же учесть, что маршрутные документы — маршрутная схема (выкопировка трассы с официальной карты) и маршрутная карта (таблица с указанием расстояний между пунктами контроля и времени на прохождение этого расстояния) выдаются, как правило, за несколько часов до старта, то трудно понять, что, кроме водительского мастерства, гонщики-раллисты должны обладать навыками штурманов, то есть уметь производить необходимые расчеты и ориентироваться по карте.



Наши автомобили вызвали самый большой интерес.



На трассе соревнований.

Кроме дорожных соревнований, ралли включают в себя и чисто скоростные дополнительные соревнования: кольцевые, линейные, дорожные гонки и специальные участки кроссового характера.

Во всех дополнительных соревнованиях участники должны показать наибольшую скорость, потому что каждая секунда, превышающая лучший результат, является штрафным очком. Таковы вкратце условия автомобильных ралли сегодняшнего дня, в которых и автомобили, и гонщики ставятся в условия, порою превышающие возможности и техники, и человека, в которых нередко успех зависит от долей секунд.

В теплое время года ралли проводятся как лично-командные соревнования; при этом место команды определяется по сумме штрафных очков, начисленных входящим в команду экипажам: чем меньше штрафных очков у команды, тем лучше у нее место.

В зимних условиях многодневные ралли проводятся как командные соревнования. При этом команда, состоящая из трех автомобилей, в каж-



Первый старт «Жигулей».

дом из которых находятся по два гонщика, стартует одновременно и движется по всей трассе соревнований колонной. Порядок стартов команд определяется жеребьевкой, а интервал между стартами составляет чаще всего 3—8 минут. Целесообразность проведения зимних ралли как командных соревнований обусловлена более трудными условиями соревнований, в ходе которых члены команды могут оказывать друг другу любую помощь.

По степени сложности ралли «Прибалтика-71» были типичными для соревнований, проводившихся за последние 3—5 лет. И протяженность трассы, и заданные скорости движения, и шестнадцать дополнительных соревнований явились комплексом препятствий, преодолеть которые смогли только наиболее подготовленные, наиболее умелые и мужественные команды.

Из сорока трех команд, стартовавших утром 20 февраля, только двадцать две сумели финишировать днем 22 февраля.

Отрадно сознавать, что и наша команда, впервые выступавшая в столь трудных соревнованиях (два гонщика вообще никогда не участвовали в ралли и только один прежде участвовал в ралли «Прибалтика»), сумела полным составом прибыть на финиш, преодолев множество трудностей, участь «без отрыва от баранки», оттачивая мастерство с каждым пройденным километром.

Члены команды Эдуард Пистуневич, Яков Лукьянов, Геннадий Иванов, Вольдемар Зимняков и Николай Дисюк все свое умение, все силы и опыт подчинили главной цели — не уронить престижа ВАЗа, финишировать командой, финишировать, несмотря на неудачи, аварии и поломки, физическую усталость, нечеловеческое напряжение сил и воли. Само положение обязывало финишировать. В этом — их заслуга, и не случайно главная судейская коллегия, видевшая все наши злоключения, учредила специальный кубок «За мужество и волю к победе», который, несмотря на 22-е место, был вручен команде Волжского автозавода. Приз этот — заслуженный, и получить его поэтому было приятно. Но так уж устроен человек, что ему присуще критическое мышление.

Поэтому, для того чтобы не успокоиться на достигнутом, уместно спросить: а мог ли быть результат лучше? Следует ответить: да, результат не только мог, но и должен быть лучше. И вот почему. Значительная часть наших невзгод возникла из-за того, что гонщики до самого дня старта в течение многих недель были заняты вначале сборкой, а затем подготовкой автомобилей к соревнованиям. Отдаваясь любимому делу с душой, они долгое время недосыпали, не тренировались — все это привело к потере спортивной формы, к тому, что крутые повороты, которых так много на дорогах Латвии, выбрасывали движущиеся с большой скоростью автомобили за кюветы. Кроме того, погода в Прибалтике резко отличалась от стоявшей в то время в Поволжье: метель сменялась дождями, дожди — морозами, превращавшими трассу в блестящий, но, увы, малопригодный для движения с большими скоростями каток.

Нам довелось увидеть все времена года: и зиму с глубокими сугробами в южной Латвии, и пыльные по-летнему дороги Курземе, и мокрые по-осеннему извилистые лесные дороги под Ригой, и покрытые корочкой льда магистрали центральной части республики. Многие команды приехали в Латвию заранее, что позволило им акклиматизироваться и потренироваться на трассе (а ее схема была известна с 5-го февраля). Эти команды имели ряд преимуществ перед нами. К сожалению, наша команда, прибыв в Ригу за три дня до старта, была вынуждена почти все оставшееся время уделить подготовке автомобилей, поискам электрических лампочек, рассеивателей, проводов и других досадных «мелочей».

Мы поняли, что готовиться кустарными методами к серьезным соревнованиям не следует, тем более фирменной, автозаводской команде. К счастью, на всей дистанции наши автомобили вели себя великолепно. Благодаря их высоким динамическим качествам, комфорту, совершенству конструкции большинства агрегатов наши гонщики по сумме результатов дополнительных скоростных соревнований смогли показать лучший результат. А вот на дороге нам не везло: то одну, то другую машину приходилось извлекать то из сугробов, то из болота. Ох, нелегкая это работа — «Жигули» извлекать из болота! Тем не менее с уверенностью можно сказать, что из пяти кругов «чище» всего нам удалось пройти последний, пятый. За предыдущие четыре круга мы многому научились, переняли опыт соседей, ставших чемпионами, — гонщиков Рижского таксопарка, обобщили свой скромный опыт, стали, наконец, действовать более грамотно тактически. Самым ценным результатом этих соревнований следует считать, очевидно, приобретенный в них опыт, уяснение целей и задач автомобильного спорта, овладение искусством подготовки техники и гонщика к соревнованиям. В этом залог будущих успехов наших гонщиков. А у меня, как конструктора, после этих соревнований — множество наблюдений и выводов, которые позволяют работать над дальнейшим совершенствованием наших автомобилей.

Фото В. Ширшова.