

ПО КУБКОВОЙ СИСТЕМЕ



Ралли Bosch Moskau Klassik – новый для России формат соревнований на классических автомобилях

Старинные автомобили редко участвуют в заездах на скорость (разве что короткие заезды в рамках ретро-соревнований).

Удел классики – ралли на регулярность движения. И в этом смысле состоявшееся в нашей стране Bosch Moskau Klassik войдет в историю как первая гонка, в которой участники бились за доли секунд.

текст »
Константин
КОМКОВ
фото »
Bosch
Moskau
Klassik

Начиналось всё вполне традиционно – с дефиле по территории архитектурно-паркового ансамбля «Царицыно». Возрождённый памятник русской архитектуры VIII–XIX веков стал великолепной декорацией для трёх десятков коллекционных автомобилей. Кстати, в Bosch Moskau Klassik, как и в его оригинальной версии Bosch Boxberg Klassik, проходящей в Германии, могли принять участие автомобили, выпущенные до 31.12.1982 года. Исключение по усмотрению организаторов делается для моделей, представляющих особый исторический, технический и культурный интерес. Но в данном случае такой привилегией воспользовался всего один автомобиль-участник. А именно Austin MINI 1988 года выпуска. Остальные попадали в зачётные группы «Ветеран» (автомобили, выпущенные до 31.12.1959 г.), «Престиж» (выпущенные с 01.01.1960 до 31.12.1982 г.) и «Спорт» (участники именно этой зачётной группы в финале должны были соревноваться на скорость прохождения трассы по кубковой системе).



Ралли Bosch Moskau Klassik начиналось в музее-заповеднике «Царицыно». Экипажи совершили парад-дефиле по территории этого уникального памятника русской архитектуры.



This summer saw the first event

of the Bosch Moskau Klassik old timers rally. This was the Russian version of the German Bosch Boxberg Klassik. Before this event retro-cars could only take part in regularity rallies on Russian roads. The main event, of this Bosch Moskau Klassik, took place at the «Leader» autodrome located 40 km south of Moscow. Thirty crews were involved in some very close action amongst the classic cars. In the tradition of the Bosch Boxberg Klassik all winners completed a lap of honour.



Дистанция на прямолинейном отрезке трассы представляет собой «змейку» из ограничителей-конусов. В первом конусе установлен флаг. Задача экипажа, не задевая конусов, двигаться по «змейке» и за минимальное время перевезти флаг, вставив его в последний конус.



В ходе состязания, названного «Биавтон», экипаж должен за минимальное время преодолеть дистанцию, попав тремя шариками в три «корзины», расположенные слева и справа от трассы. Время прохождения трассы (в секундах и долях) складывается с пенализацией – по 5 секунд за каждый промах.

На первом этапе соревнований участникам нужно было доехать в режиме «штурманского ралли» (то есть практически по правилам ралли на регулярность движения) и по довольно замысловатому маршруту доехать до подмосковного автодрома «Лидер». И лучше других с этой непростой задачей справился экипаж председателя комитета классических автомобилей РАФ Евгения Ярославского на автомобиле Studebaker 1957 года выпуска. Кстати, по пути участники могли проверить свои знания в викторине по истории автомобилизма, благо бланк с вопросами находился в дорожной книге. Впрочем, данное задание не влияло на результаты ни штурманской, ни пилотской частей ралли.

На «Лидере», находящемся на 41-м километре автомагистрали Москва – Крым, претендентов на победу ждали не менее серьезные испытания. Здесь на кольцевой трассе протяженностью 1,2 км с семнадцатью профилированными поворотами различной конфигурации и крутизны экипажам предстояло выполнить целый ряд упражнений. Например, пройти на прямолинейном участке трассы змейку. Или показать достойные результаты в состязании, названном организаторами «Биавтоном» – в движении необходимо попасть выданными перед стартом шариками в три «корзины», находящиеся на трассе. Не менее зрелищным был и «тест динамики» с классическим «Ле-Мановским» стартом. Это когда до стартовой команды двигатель заглушен, двери захлопнуты, оба члена экипажа находятся сзади своего автомобиля и касаются друг друга руками. По команде они должны за минимальное время сесть в автомобиль, запустить двигатель, преодолеть дистанцию и остановиться «точно» на финише. Ещё одним испытанием водительского



В испытании на «динамику»: экипаж должен за минимальное время сесть в автомобиль и запустить двигатель (Ле-Мановский старт). Перед началом движения нужно захлопнуть двери, а преодолев дистанцию, остановиться точно на финише. На снимке: экипаж Павла и Ольги Паньковских на Chevrolet Corvette C2 (1966 год выпуска).



В классе «Спорт» интрига продержалась до финального заезда, когда Вячеслав Душкин, выступавший на Datsun 280Z (1977 год выпуска), вылетел с трассы. От поврежденный автомобиль спас лишь резиновый настил, погасивший скорость.

мастерства стали заезды на регулярность, во время которых экипаж должен был продемонстрировать умение соблюдать постоянное время на протяжении двух кругов. Причём на первом, контрольном, экипаж сам выбирал оптимальную скорость движения.

И всё же главным событием Bosch Moskau Klassik стала бескомпромиссная борьба одиннадцати экипажей зачёта «Спорт». Согласно регламенту победитель в этой категории определялся в очных «дуэльных» гонках четырёх экипажей, показавших лучшие результаты в предварительных заездах. Первый полуфинал свёл Datsun 280Z (1977 год выпуска) под управлением Вячеслава Душкина и Chevrolet Corvette (1966 год выпуска) семьи Паньковских, во втором сошлись Jaguar E-type S3 (1974 год выпуска), ведомый Владимиром Квашой, и Mini Cooper (1969 год выпуска) Михаила Оппенгейма. Трасса была очень техничной. Чтобы выиграть, здесь нужно не только быстро ехать, но и иметь хорошую технику пилотирования. Экипажи, проигравшие полуфинальные заезды, сошлись в поединке за третье место, который с преимуществом

менее чем в корпус выиграл Jaguar E-type. В финале незначительно отставший Вячеслав Душкин решил идти ва-банк и в одном из последних виражей вылетел с трассы. От удара об ограждающую сетку автомобиль спас резиновый настил, погасивший скорость, и мастерство пилота, удержавшего контроль над мощной машиной. В результате Datsun финишировал вторым, а триумфатором дня стал Михаил Оппенгейм, безукоризненно прошедший трассу на своём маленьком «англичанине». «Трофеями» победителей стали кубки ручной работы, призы во множестве различных номинаций и подарки от спонсоров. Ну а кульминацией гоночного дня стал парад автомобилей-участников в полном соответствии со славными традициями немецкого ралли Bosch Klassik.



Победители в зачете «Спорт» (слева направо): Михаил и Владимир Кваша (Jaguar E-Type S3 V12 1974 года выпуска), Михаил Оппенгейм и Кирилл Естафьев (Mini Cooper 1969 года выпуска) и Вячеслав и Татьяна Душкины (Datsun 280Z 1977 года выпуска).



В соответствии с традициями Bosch Voxberg Klassik гонку завершил круг почёта автомобилей-участников. С зажжёнными фарами и под звуки клаксонов машины размеренно проехали по трассе, на которой они только что вели бескомпромиссную борьбу друг с другом.