

Уно Аава

Дорогами жизни и ралли

Uno Aava

Elu- ja ralliradadel

Оглавление

Воспоминания о ралли.....	5
Начало моей автоспортивной карьеры в пятидесятые годы.....	5
1958.....	5
1959.....	6
1960.....	8
1961.....	11
Ралли «За мир и дружбу».....	14
1962.....	16
1963.....	21
1964.....	23
XIV ралли «Тысяча озер» 1964 года.....	25
Чемпионат СССР 1964 года.....	29
Монте-Карло.....	30
Ралли «Монте-Карло».....	43
1965.....	46
1966.....	48
1967.....	51
В Эфиопии.....	54
За шесть часов в Африку.....	55
В Аддис-Абебе.....	56
В саванне и в горах.....	58
Старт.....	60
Второй круг.....	62
Третий круг.....	63
Финиш.....	64
1968.....	66
В Австралии: составление легенды на трассу ралли.....	69
Из Лондона в Сидней.....	79
Идея журналистов.....	79
Смелый шаг.....	80
Разведка.....	81
Москва – Лондон.....	81
Свой глаз – алмаз.....	82
Старт.....	83
Первые неприятности.....	84
Тяжелая ночь и первые штрафные очки.....	85
На волоске от схода.....	86

С запасом времени.....	86
По горным дорогам Турции.....	87
Все тяжелее и тяжелее.....	88
В Иране.....	89
Радость встречи.....	91
Скоростной заезд в горах.....	92
Через Пакистан в Индию.....	92
К берегу океана.....	93
Через Индийский океан.....	95
В пустынях Зеленого континента.....	96
На решающих этапах.....	100
Финиш.....	102
Некоторые воспоминания о событиях до и после ралли Лондон – Сидней.....	104
1969.....	107
Ралли ветеранов.....	111
Организационная деятельность в автоспорте.....	113

Воспоминания о ралли

Начало моей автоспортивной карьеры в пятидесятые годы

В 1955 году спортивное общество «Спартак» провело первые послевоенные соревнования по фигурному вождению на легковых автомобилях. В них участвовали в основном таксисты, а также и другие водители, работавшие на легковых автомобилях. Победителем стал молодой водитель таллинского таксопарка Ханс Рюютель, позднее известный раллист. По этому примеру и другие спортивные общества и физкультурные коллективы начали проводить свои «фигурки» и другие разнообразные автомобильные соревнования. Так, в 1958 году в республике уже проводились соревнования на легковых автомобилях на экономию бензина, на скорость, по фигурному вождению и т. п.

Вспоминаются проводившиеся 12 мая 1958 г. ДОСААФ и обществом «Калев» соревнования на экономию горючего на автомобиле «Победа». За его лобовым стеклом рядом со стойкой передней двери была укреплена наполненная бензином мензурка, из которой по резиновой трубке бензин поступал в карбюратор. С этим количеством бензина участник должен был пройти один круг по шестикилометровой трассе Пирита-Козе-Клоостриметса, открытой для обычного движения. На финише проводился замер оставшегося количества бензина – тот, у кого его оставалось больше, ехал экономнее. К своему собственному удивлению, я занял второе место вслед за Гуннаром Хольмом, хотя мы потратили равное количество бензина и для меня это были первые настоящие соревнования, причем я был быстрее! Гуннара я знал как известного мотогогонщика, чья жена Моника Рейхенбах-Хольм также выступала в мотогогонках.

Месяц спустя, 1 июня 1958 г., я участвовал в проводившемся автотоклубом общества «Калев» кроссе на легковых автомобилях, также на «Победе». Старт располагался перед клубом, а трасса проходила по узким лесным дорогам Клоостриметсы. Мы прошли несколько кругов по песчаным дорогам и лесным просекам, всего 40,41 км. Я занял пятое место с результатом 1 ч 08 мин 64,2 с¹.

1958

Первое ралли, в котором я участвовал, состоялось 25 мая 1958 г. Оно называлось «Ралли ЛКСМЭ² и ДОСААФ». Участников, как и судей, собралось несколько десятков. Участникам выдавались маршрутные листы с перечнем контрольных пунктов и пунктов контроля времени, а также расстояниями между ними и временем, отведенным для прохождения круга. Среднюю скорость участник должен был рассчитать самостоятельно. Выдавалась и схема маршрута, чтобы участник мог видеть, где эти пункты располагаются. Во время соревнований рядом с участником находился судья, следивший за его действиями: соблюдает ли он правила соревнований и правила дорожного движения, выдерживает ли среднюю скорость и т. д. Такое вот нелепое примитивное ралли, которое больше никогда не проводилось. Мне, к сожалению, в нем финишировать не удалось: я сошел, так как сломалась ступица левого переднего колеса, и оно отвалилось. На ходу я внезапно увидел уголком глаза что-то сбоку от автомобиля и понял, что это мое колесо, и только тогда машина уткнулась носом в землю; мне еще удалось повернуть ее к правой обочине. Я выступал на обыкновенной «Победе», прошедшей капитальный ремонт на Таллинском авторемонтном заводе. Позднее выяснилось, что в ступице была старая трещина, обнаружить которую перед соревнованиями не было возможности. К счастью, скорость была невелика, и ничего страшного не случилось ни с моим судьей, ни с другими участниками.

В 1957 году водители Таллинского таксопарка приняли участие в первом автомобильном ралли, прошедшем в РСФСР, и на следующий год именно они являлись самыми опытными раллистами. Они впоследствии провели несколько ралли в окрестностях Таллина.

В то время на Таллинском авторемонтном заводе производили капитальный ремонт «Побед», и с разрешения директора я мог выбрать себе для соревнований любой ожидавший ремонта автомобиль. Было довольно рискованно выбирать из пары десятков машин, стоявших в ожидании капитального

¹ По-видимому, здесь опечатка, но непонятно, каков был результат в действительности – 1 ч 09 мин 04,2 с, 1 ч 08 мин 54,2 с или какой-либо другой (здесь и далее примечания переводчика).

² Ленинский коммунистический союз молодежи Эстонии.

ремонта, тот, который нужен тебе. Основные критерии были таковы: автомобиль должен был легко передвигаться, во время движения не греметь и не издавать посторонние звуки, а двигатель должен был быть достаточно мощным. Разумеется, приготовленные для ремонта «Победы» не были такими – они все-таки были порядком изношены, – и перед выездом на ралли мне приходилось работать с машиной и проверять ее с точки зрения безопасности езды.

Я нашел хорошее взаимопонимание с главным технологом завода Вяйно Паазиком, и мы подружились. Нам обоим был интересен автоспорт, и мы решили участвовать в ралли в одном экипаже. Работу по подготовке автомобиля мы также выполняли вместе. Мы разбирались в технике и имели практический опыт ремонта автомобилей, так что эта работа приносила свои плоды. Вскоре выяснилось, что вдобавок мы едем быстро и надежно, и таксисты начали возмущаться: «Черт знает что, являются какие-то инженеры – белые воротнички и выигрывают у водителей такси, куда это годится! Мы, таксисты, профессиональные водители и настоящие спортсмены!» Но получалось так, что мы с Вяйно часто их опережали.

Какой-либо особой физической подготовкой мы не занимались. Я привык к нагрузкам в армии и был хорошо натренирован занятиями народными танцами. Вяйно был деревенским парнем из Кехры – сильным от природы, ростом ниже меня, стройным, выносливым, умным и интеллигентным.

Успех в ралли зависел прежде всего от слаженной работы экипажа, умелой езды, скоростных качеств и надежности автомобиля. Тысячи километров, пройденные в самых различных дорожных и погодных условиях, прохождение сложных дополнительных соревнований и опасная езда на полной скорости требовали от обоих членов экипажа понимания без слов, схождения характеров и взаимного доверия.

Мы с Вяйно разделили обязанности так, что я был в основном водителем, а он – штурманом. У меня был большой опыт вождения – ведь я был профессиональным водителем, а кроме того, у меня был опыт скоростной езды, пусть даже и на мотоцикле. В те годы действовали такие правила проведения ралли, при которых оба члена экипажа были равны, и все же распределение обязанностей складывалось так, что один являлся «первым пилотом» – водителем, – а второй был штурманом. Тогдашние ралли были очень длинными: дистанция однодневного ралли составляла как минимум 600 км, двухдневного – 1200 км, трехдневного – не менее 2500 км. Это значило, что приходилось ехать без отдыха и днем, и ночью. Чтобы увеличить километраж, в ходе соревнований организовывались длинные «переезды», во время которых участники несколько сот километров двигались с одинаковой скоростью. Во время длинных ралли мы сменяли друг друга за рулем по необходимости. Когда маршрут был простым и водитель мог ориентироваться сам, напарник на соседнем сиденье мог слегка вздремнуть.

Так началось наше с Вяйно сотрудничество, оказавшееся успешным. Это показало организованное Таллинским горисполкомом в 1958 году ралли на первенство Таллина, в котором мы заняли второе место.

В те годы по всей республике стали массово проводиться соревнования по автомобильному спорту. Спортивные клубы и общества, городские исполкомы и другие организации проводили собственные первенства. Профессиональные водители, у которых были свои рабочие автомобили, могли участвовать в них. Для этого водитель спрашивал разрешения у директора: «Я в воскресенье поеду немного покатаюсь на машине?» Директор разрешал, бензин был, и водитель выезжал на соревнования. Автоспорт в республике в то время развивался очень быстро.

1959

В 1959 году в Эстонии впервые в СССР состоялось зимнее командное ралли. Был очень снежный январь. Команда таллинского ДОСААФ, составленная из водителей таллинского таксопарка, заняла второе место вслед за командой московского ДОСААФ. Перед этим республиканский комитет ДОСААФ получил из Москвы первые три автомобиля ГАЗ-21 «Волга» для автоспортивных целей, которые были переданы таллинским таксистам для участия в зимнем ралли.

Мы с Вяйно в этом ралли не участвовали. У нас, как и у членов «Калева», еще не было ни своей команды, ни автомобилей для спорта. Да и энтузиасты автоспорта тогда еще не сосредоточились в

клубе³. Там действовали в основном мотогонщики, среди которых многие, правда, впоследствии добились успеха и в автоспорте, например, Гуннар Хольм – мастер спорта СССР по мотоциклетному спорту, впоследствии заслуженный мастер спорта по автомобильному спорту. Его напарник Ханс Рюютель также являлся бывшим мотогонщиком, правда, менее известным. Или Людвиг Кырге, добившийся успеха в гонках на «формулах» и в ралли.

В первенстве Таллина 1959 года по ралли я участвовал вместе с Рейном Каэром, который также работал на авторемонтном заводе. Мы ехали на заводском грузовике ГАЗ-51; я был водителем, Рейн – штурманом. У меня был большой раллийный опыт, нежели у Рейна, так что мне приходилось время от времени также поглядывать на карту. Когда под вечер, пройдя около шестисот километров, мы возвращались в Таллин, Рейн настолько устал, что не мог сложить два отсчета времени, и мы прибыли бы к пункту контроля времени раньше срока. Мне пришлось кричать на него, чтобы он очнулся. Это помогло, и мы выиграли ралли.

Следующим был первый чемпионат Эстонской ССР по ралли. Мы с Вяйно стартовали на «Победе», которую получили из АМК ДСО «Калев». Мы победили и впервые стали чемпионами Эстонии. На этот раз мы сумели лучше подготовить автомобиль к соревнованиям, а также повысить мощность двигателя. Мотор был собран специально для нас на участке ремонта двигателей. Там работало несколько энтузиастов спорта, таких, как Аксель и Август Тали, мастер Лембит Яэгер, мастер-контролер Роланд Круук и начальник цеха Арнольд Сыбер. Кроме того, те, кто ремонтировал двигатель, знали, что он предназначается для нашего раллийного автомобиля.

На всякий случай мы взяли с собой на ралли воду, моторное масло, карбюратор, генератор, две запасных камеры, болты и гайки, ремень вентилятора, распределитель зажигания и многое другое, чтобы в случае необходимости иметь под рукой. Оглядываясь назад, я думаю: зачем? Впечатление было такое, будто мы ехали ремонтировать автомобиль, а не участвовать в соревнованиях. К тому же у нас были с собой канистры с бензином, так как заправочные станции были только в крупных городах, и это усложняло ситуацию с заправкой. Ралли прошло без происшествий. Несмотря на тяжелый груз запчастей и прочих необходимых вещей, мы прошли дистанцию быстро и стали чемпионами Эстонии.

Затем последовал чемпионат СССР по ралли (12-14 июня 1959 г.) со стартом и финишем в Пярну. Вся дистанция проходила по дорогам прибалтийских республик. В правила ралли были внесены некоторые изменения и дополнения. Средняя скорость на отдельных отрезках достигала 70 км/ч. Поэтому в условиях обычного дорожного движения приходилось постоянно держать стрелку спидометра на сотне, а то и намного выше. Участникам выдавали перед стартом маршрутный лист, где были перечислены контрольные пункты, расстояния между ними и время их прохождения. Правильный маршрут нужно было искать самостоятельно по карте. И какой карте! Тогдашние карты были чрезвычайно неточны, и к ним следовало подходить творчески. В нашей республике это было делать проще, так как мы знали, на каком берегу реки находится какая-нибудь деревня, в то время как на карте она была показана на другом берегу. В других республиках мы ошибались от незнания подобных вещей точно так же, как ошибались спортсмены из других республик у нас. Ошибки и опоздания на КВ были всегда, об ознакомлении с трассой и составлении легенды тогда еще не знали. После каждой ошибки надо было разворачивать автомобиль и по возможности с максимальной скоростью, невзирая на ограничения, мчаться обратно туда, где мы совершили эту ошибку. Мы часто встречали другие машины, участвующие в ралли, в поисках верной дороги, у водителей которых глаза были совершенно квадратными. Блуждали и мы, но после каждого поворота старались сразу же понять, на правильном ли мы пути, чтобы быстрее обнаружить и исправить возможный промах. Каждая ошибка увеличивала опасность опоздать. Помню, как Вяйно менял камеру задней шины «Победы», хотя времени было не так много, чтобы останавливаться для этого на обочине. Соревнования, несмотря на низкие скорости, были все время напряженными. На хороших дорогах при небольшой средней скорости опережать график движения было нельзя, так как скрытые пункты контроля времени сразу же начисляли штрафные баллы.

К счастью, мы с Вяйно ошибались мало – по-видимому, умели читать карту. С каждым новым ралли нам становилось все яснее, что это в действительности тяжелый, сложный и требующий большой выносливости вид спорта.

³ В республиканском АМК ДСО «Калев».

Чемпионат СССР 1959 года, начавшийся в Эстонии, продолжался трое суток, а длина трассы составляла около 2500 км. В этих соревнованиях мы участвовали натошак, так как с полным желудком ночью было трудно заснуть. Где-то в Латвии мы купили в каком-то сельском магазине несколько бутербродов, и это было все, что мы съели за эти три дня. Правда, у нас собой был термос с кофе. Участники были из многих союзных республик. На одном отрезке дистанции между Хааньей и Рыуге, проходившем по дорогам со множеством поворотов и трамплинов, нас остановил участник с внешностью южанина, стоявший посреди дороги. Его ЗИМ (ГАЗ-12) стоял примерно в десяти метрах от дороги, уткнувшись носом в дерево. Раздраженный спортсмен показал на своего напарника и сказал: «*Это не я, это он, дай ломик, будем капот открывать*»⁴. Мы дали ему монтировку, а сами помчались дальше. Больше мы им ничем помочь не могли, так как средняя скорость на этом отрезке была задана высокой, и мы опасались опоздать на следующий КВ. Закончил ли этот экипаж ралли, я не помню, но на церемонии награждения их не было и «ломик»⁵ нам не вернули.

Дополнительными соревнованиями были кроссы длиной от трех до пяти километров, кольцевые гонки, подъем на холм и сложное соревнование по фигурному вождению. Помню трехкилометровый кросс под Ригой вокруг небольшого озера. Старт и финиш располагались рядом. Мы ждали своей очереди стартовать, и в это же время закончили кросс Людвиг Кырге и Яан Бунапуу. Им пришлось в лесу несладко, и из-за своего скромного результата они были в плохом настроении. Людвиг ругался с Яаном, который ехал слишком медленно. Я считал Людвигу более сильным спортсменом, чем Яана, и почему они решили, что это соревнование на скорость должен был проехать Яан, я не знаю. Я поинтересовался их мнением о трассе кросса и услышал, что придется ехать по ухабистым лесным дорогам и по берегу озера и что трасса сплошь песчаная. Возможностей выбрать маршрут было кое-где немало, особенно у берега озера: можно было ехать прямо вброд, что снижало скорость, или сделать крюк вдоль берега. И вот стартовали мы с Вяйно, которому в общем-то было нечего делать, кроме как советовать: поехали туда, поехали сюда, – ведь легенды на скоростные участки не было. У берега озера я решил ехать вброд, и риск себя оправдал. Затем надо было въехать на берег, и я заметил, что можно срезать путь напрямик, если проехать между двумя молодыми соснами. Расстояние между деревьями было чуть больше ширины «Победы», но, как бы то ни было, я направился туда. Мы протиснулись между соснами, хотя петли водительской двери, которые у «Победы» выступали из кузова, коснулись дерева и на финише были в сосновой коре. Вяйно побежал к хронометристам отметить в карточке прохождение дополнительного соревнования, и, вернувшись, сообщил, что наше время было на тот момент лучшим.

В прибрежном парке Пярну, по узким асфальтовым дорогам среди деревьев, прошли дополнительные соревнования на скорость. Из них запомнилось лишь мелькнувшее перед нами улыбающееся лицо председателя автомобильного комитета Йоханнеса Кангро, показывавшее, что он доволен нашим выступлением. По окончании ралли выяснилось, что мы с Вяйно стали чемпионами СССР, а заодно выполнили нормы мастеров спорта. Эдгар Реммель пишет в своей книге «Моторный спорт: из прошлого в настоящее»⁶: «Приятный сюрприз на этих соревнованиях преподнесли Уно Аава и Вяйно Паазик, завоевав золотую медаль в классе "Победа". Это достижение тем примечательнее, что ни один из них не был профессиональным водителем – оба работали на Таллинском авторемонтном заводе № 1 инженерами-конструкторами».

В то время получение звания мастера спорта было особенным достижением. Номер моего значка – 16597, следовательно, на двести миллионов населения Советского Союза в 1959 году мастеров спорта было мало, всего шестнадцать с половиной тысяч. В том году мы участвовали еще в нескольких соревнованиях, например, в ралли республиканского комитета профсоюзов Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог ЭССР, где заняли третье место.

1960

Автоспорт в Эстонии стал особенно активно развиваться в начале 1960-х годов. В зимнем командном ралли 1960 года мы участвовали в первой команде АМК ДСО «Калев», состоявшей из трех «Волг» ГАЗ-21 из таксопарка. Команду составляли, помимо нас, с Вяйно таксисты из «Калева», не

⁴ В оригинале по-русски латиницей.

⁵ В оригинале по-русски латиницей.

⁶ Remmel E. Mootorisport: minevikust tänapäevani / E. Remmel – Tallinn: Eesti raamat, 1973. – 252 с.

вошедшие в основную команду ДОСААФ. С учетом нашего опыта было решено, что Вяйно, как лучший штурман, поедет в первом автомобиле с Эйно Даумом, а я, как самый быстрый водитель, – в последнем с Александром Калласом. В третьем автомобиле ехали Карл Кинго и Август Микк. У нашей команды был семнадцатый номер, следовательно, автомобили получили номера 171, 172 и 173.

Старт и финиш ралли находились в Тарту. Вся четырехкруговая дистанция проходила по дорогам нашей республики. Зима была очень снежной. Во время соревнований со мной произошел необыкновенный случай – я не слышал, чтобы такое когда-нибудь случалось с кем-нибудь еще из спортсменов-автомобилистов. Говорят, что после нескольких дней беспробудного пьянства можно в белой горячке видеть чертей. Со мной же это произошло на трезвую голову, когда мы были в дороге уже третью ночь и мой напарник Александр дремал на соседнем сиденье. Я ехал и видел двух маленьких, ростом с полметра, волосатых чертиков с рожками на головах, бежавших перед машиной с красными фонариками под мышками. Они были метрах в десяти впереди и все время перебежали от одной стороны дороги к другой. Я очнулся и понял, что это я сам вилял от одной обочины к другой, а у чертиков под мышками были красные задние огни шедшей впереди машины. Я попросту заснул за рулем.

Команда для зимнего ралли была сформирована так, чтобы в первом автомобиле находился лучший штурман, а в третьем за рулем сидел лучший водитель. На скоростных участках мы шли вплотную друг за другом, из-под колес передней машины поднималось снежное облако, снижавшее видимость водителю, шедшему следом, практически до нуля, а водитель третьего автомобиля должен был следовать сразу же за вторым. Зачетное время команды определялось по времени финиша последнего автомобиля.

Вместе с командой в том зимнем ралли мы заняли третье место. Победила команда тартуской автобазы под руководством ее капитана – моего будущего напарника Йоханнеса Пуррета. Второе место досталось команде таллинского таксопарка, представлявшей республиканский клуб ДОСААФ. Таким образом, весь пьедестал почета заняли эстонцы, что значительно подняло популярность ралли в республике.

После зимнего ралли под председательством Йоханнеса Кангро состоялось первое собрание инициативной группы раллистов, целью которого было улучшение организации этого вида спорта. Там были Александр Тыкке, Ильзе Лауба, Гуннар Хольм, Харри Мойков, я и другие. Кто еще в нем участвовал, я не помню, но всего нас собралось человек десять-пятнадцать. Говорили об организации ралли в республике и необходимости координации в проведении соревнований. Интерес к участию в ралли вырос, и, соответственно, возросло желание их проводить. При распределении задач Йоханнес Кангро выразил желание, чтобы Тыкке взял роль координатора на себя. Говорили также о подготовке судебных кадров, организацию которой взял на себя судья всесоюзной категории Харри Мойков.

Весной 1960 года республиканский клуб ДОСААФ предложил мне участвовать в чемпионате РСФСР по ралли, одновременно являвшемся первым проводившимся в СССР международным ралли «На приз дружбы». На этот раз я должен был ехать со спортсменом-раллистом из таксопарка Самуэлем-Хельдаем Питкьяном. Предложение мне передал Александр Тыкке, у которого с ДОСААФ были хорошие отношения. Вяйно Паазика по политическим причинам до международного ралли не допускали – он служил в немецкой армии. Ехать мы должны были на досаафовской раллийной «Волге». Когда на заводе на улице Хобуяама я начал готовить к соревнованиям блок цилиндров двигателя, ко мне подошел очень рассерженный председатель автотосекции Роланд Круук и заявил: «Мы здесь делаем гоночные автомобили, и ты должен участвовать на заводских машинах в кольцевых гонках. Заниматься раллийными делами здесь на заводе даже и не думай». Я, естественно, с этим согласен не был, тем более что получил согласие руководства на подготовку «Волги». В порядке эксперимента я обработал головку блока цилиндров эпоксидным клеем. Так же я поступил с впускными каналами чугунного коллектора, угловатыми и шероховатыми, отверстия которых к тому же, как правило, не совпадали с соответствующими отверстиями головки блока цилиндров. Я привел все каналы к одной форме, заполнил углы эпоксидным клеем, сделал их гладкими и изогнутыми. Благодаря этому улучшилось наполнение цилиндров, выросло число оборотов, и автомобиль стал быстрее.

От таксопарка участвовало еще четыре экипажа, помимо нас с Хельдаем. На параде участников перед стартом председатель президиума ФАС СССР Маржецкий приколол мне на грудь значок мастера спорта, который для каждого спортсмена был большой наградой. Значок Вяйно Паазика передали мне для торжественного вручения ему в Таллине.

Дистанция ралли составляла 3063 км и проходила по маршруту Москва – Калинин – Крещево⁷ – Москва – Минск – Брест – Москва по шоссе и окрестным дорогам. Дополнительными соревнованиями являлись фигурное вождение, заезд на регулярность движения и три скоростных участка. Наш стартовый номер был 96. Мы стартовали перед стадионом в Лужниках 14 апреля в 19.10. Ралли началось с дополнительных соревнований по фигурному вождению, которые мы прошли хорошо. Первый скоростной участок длиной 2,2 км мы преодолели за 61 с (средняя скорость 129,8 км/ч). В заезде на регулярность движения мы получили только один штрафной балл. Второй скоростной участок – пять километров по незнакомым извилистым дорогам – мы прошли за 155,6 с (115,7 км/ч). Третий скоростной участок – отрезок Минского кольца⁸ длиной около двенадцати километров – прошли за 5 мин 27 с (132,1 км/ч).

Минское кольцо было мне знакомо, так как в 1959 году я выступал там в чемпионате СССР по кольцевым гонкам на «Эстонии-1». Старт дополнительного скоростного участка был на пересечении шоссе Москва – Минск с кольцевой дорогой, ведущей на шоссе Вильнюс – Минск, финиш – на пересечении кольцевой дороги и шоссе Вильнюс – Минск. Я знал, что на этом отрезке дороги есть только один поворот, где требуется сбросить газ, а остальные можно пройти на полной скорости. Заезд на скорость проходил ночью, в темноте, что делало участников особенно осмотрительными, к тому же тогдашние фары по сравнению с современными светили очень слабо. Уйдя со старта, я нажал на газ и ждал, пока достигну опасного правого поворота. Увидев его впереди, я решил и его пройти на полном газу. Я медленно придвинулся к левой обочине и на полной скорости бросил машину в поворот, чувствуя, как задняя ее часть начинает скользить и как придвигается левый кювет; затем задние колеса соскользнули на обочину и ушли в канаву, но я не отпускал педаль газа, и, наконец, машина снова выправилась. Переключение передачи на вторую снизило бы скорость – ведь коробка передач «Волги» была трехступенчатой, разница между передаточными числами была велика, и невовремя включенная вторая передача только затормозила бы автомобиль. Перед финишем мы нагнали тех, кто стартовал на минуту раньше нас, и это помешало нам финишировать на полной скорости, иначе наше время прохождения скоростного участка было бы еще лучше. Двенадцать километров, пройденные на минуту лучше конкурентов, показали, что мы по-настоящему быстры.

Далее мы направились в сторону Бреста. На следующее утро, когда мы снова вернулись из Бреста в Минск, на главной площади города, носившей имя Сталина, нас ждал радист местного КВ, который стал расспрашивать нас о замечательном результате на ночном скоростном участке.

В общем зачете мы с Хельдаем стали победителями ралли и чемпионами РСФСР. На награждении весь пьедестал достался эстонцам: вторыми стали Ханс Рюютель и Юри Каазик, а третьими – Альфред Саарм и Александр Тыкке. В командном зачете первое место также досталось Эстонии. По неизвестной причине в этом ралли не разрешили участвовать напарнику Ханса Рюютеля Гуннару Хольму. В том же году мы с Вяйно выиграли первенство Таллина.

Чемпионат СССР по ралли проходил 5-8 августа в Литве со стартом и финишем в Каунасе. Мы с Вяйно вновь выступали на «Победе», которую на этот раз получили в автотоклубе «Калев». Автомобиль был старым и изношенным. Нам пришлось устроить ему порядочный ремонт: поставить в двигатель новые поршни, заменить сцепление и коробку передач, установить новый карданный вал и амортизаторы и в завершение перекрасить.

Ралли было длиной свыше 2500 км; дополнительно в него входили два соревнования по фигурному вождению, две кольцевые гонки, заезд на скорость по шоссе и слалом. Соревнования вышли напряженными, так как средние скорости были высоки, а ориентирование на незнакомых дорогах еще увеличивало среднюю скорость. Иногда бывало так, что во время переездов от одного КВ к другому мы

⁷ Крещево?

⁸ Имеется в виду дорожная трасса с длиной круга 44,1 км в окрестностях Минска (известная как Большое Минское кольцо), где в 1955-1959 гг. проводились автомобильные кольцевые гонки.

нагоняли экипажи, стартовавшие перед нами, и обгоняли их, как на скоростных соревнованиях. Иногда мы даже сталкивались боками на узких дорогах, получая порцию ругани от тех, кого обгоняли; некоторые даже стучали себе пальцем по лбу. В конце концов мы стали вторыми в классе «Победа». Это было нам непонятно: мы не могли сообразить, почему мы вторые, если знали, что лидировали все время и по справедливости должны были занять первое место. Но огласили результаты – и нам присудили лишь второе. Мы отправились подавать протест, но из этого не вышло толку: серебряная медаль за второе место, и все тут. Первыми стали московские спартаковцы Е. Парфенов и С. Бауэр (венгр, с которым я позднее встречался в Будапеште).

В классе «Волга» эстонцы снова завоевали все медали: первое место – Альфред Саарм и Александр Тykke, второе – Адольф Тикенберг и Самуэль-Хельдай Питкян, третье – Хейно Сау и Хенри Саарм. В командном же зачете Эстонии призовое место не досталось, так как в зачете республик были заявлены другие спортсмены.

Помню еще один странный случай во время этих соревнований. Перед их началом на подъезде к Каунасу у автомобиля начали внезапно отказывать тормоза – они попросту «пропадали». Мы провели в полевых условиях большую работу: сняли все тормозные барабаны, продули и прочистили, поставили все назад, и тормоза заработали. Хотя мы с Вяйно и не поняли, в чем было дело, теперь все вроде бы пришло в порядок, и после еще нескольких проверок мы приняли старт. Ралли закончилось, мы отправились домой, и в Каунасе во время спуска под гору тормоза снова перестали работать. С большим трудом я смог, переключая передачи и используя ручной тормоз, остановить машину у подножия холма, ни во что не врезавшись. Мы опять проделали с тормозами все описанные выше операции, и они снова заработали. В автомобиль определенно вселился какой-то злой дух. Вернувшись в Таллин, мы получили из клуба приказ немедленно доставить автомобиль туда, так как клубному начальству нужно было ехать в Пярну. С завоеванием серебряной медали руководитель клуба нас поздравить забыл.

Чемпионат Эстонской ССР по ралли проходил в течение трех дней на дистанции более 2500 км. Мы выступали на «Победе». Судьи на этот раз выбрали очень сложную трассу, которая требовала предварительно очень внимательно работать с картой. Как всегда, маршрутные документы участникам выдавались за час до старта. Маршрут был представлен схемой – тонкими линиями на ватмане, – к которой прилагалась основа – карта Эстонской ССР 1957 года. На схеме не было ни единого названия, кроме места старта – Таллина. Участник переносил эту схему с ватмана на кальку, а потом на карту. Так он определял свой маршрут. Если с разметкой карты он допускал ошибку, то мог проехать мимо нескольких скрытых пунктов контроля времени, непрохождение которых означало исключение из соревнований. Вдобавок в маршрутном листе были отмечены пункты контроля времени на трассе, но названия их даны не были, что опять-таки требовало аккуратного прохождения маршрута. Проведение ралли по столь сложному маршруту означало, что особенно большое значение в экипаже приобретал штурман. Вдобавок на него ложились расчеты средней скорости (в соревнованиях на регулярность движения – с секундной точностью), работа с различными графиками и по различным принципам. Все это делало ралли особенно сложным, а сильнее всего оказывались те, кто мог ехать быстро и в то же время до тонкостей владел штурманским делом. Думаю, что у нас имелись оба эти умения, и из-за этого мы стали ценными членами сборной СССР.

Трассу республиканского чемпионата мы с Вяйно прошли чисто, без штрафных баллов, в дополнительных соревнованиях были быстры, выиграли ралли и стали чемпионами Эстонии.

1961

Зимнее командное первенство СССР по ралли 1961 года проводилось в Латвии со стартом и финишем в Риге. На этот раз команды состояли из двух экипажей. АМК ДСО «Калев» свою команду не выставил, зато это сделал таллинский таксопарк, в чью команду позвали и меня. Мы выехали на ралли двумя автомобилями в составе Карл Кинго – Август Микк и Уно Аава – Гуннар Хольм. Все ралли проходило по очень грязным дорогам – получилось этакое «грязевое ралли». Был февраль, но снега не было нигде. Мы заняли четвертое место.

Участие в ралли требует непрерывных расчетов, когда в каком месте ты должен находиться, какова средняя скорость и т. д. Мы с Вяйно применяли для этого логарифмическую линейку, так как

владели техникой расчетов на ней. Наши соперники применяли иные способы: подсчеты карандашом на бумаге, требовавшие много времени; у некоторых были заранее рассчитанные таблицы, но применялись и тогдашние арифмометры «Феликс», тяжелые и требовавшие к тому же специальных знаний. Вычисления на линейке бессонной ночью (уже второй подряд), да к тому же во время движения, были ужасно нудными, и поэтому я придумал для часов и обнуляемого спидометра нашей «Победы» такое устройство, где на циферблате устанавливалась круговая диаграмма требуемой средней скорости, а минутная стрелка часов, двигаясь по диаграмме, показывала, сколько километров с заданной средней скоростью ты должен был пройти. Находившийся ниже спидометр показывал фактическое число пройденных километров. Когда оба показания совпадали, это значило, что средняя скорость движения правильна и ничего на логарифмической линейке вычислять не требуется. Разумеется, для этого приходилось готовить таблицы средних скоростей в диапазоне 40-75 км/ч.

Центральный автоклуб ДОСААФ выделил для АМК ДСО «Калев» три автомобиля ГАЗ-21 «Волга» для спортивных целей. Одну из «Волг» получили мы с Вяйно для участия в ралли. Это был наш первый автомобиль специально для спорта после трех лет спортивных успехов. Второй автомобиль получили Ханс Рюютель и Гуннар Хольм, а третий – для участия в кольцевых гонках стандартных автомобилей – Иго Рятсеп (будущий трехкратный чемпион СССР). Машины были песочно-бежевые, очень красивые. Стояли они в автотоклубе «Калева», но мы могли их использовать для участия в соревнованиях.

В июле 1961 года по пути в Ужгород на чемпионат СССР по ралли мы заехали в Ленинград, чтобы получить для «Волги» на карбюраторном заводе карбюратор К-126 нового типа. О нем мы уже слышали, теперь на очереди было его испытание. В Ленинграде сотрудники испытательной лаборатории дали нам некоторые указания по настройке нового карбюратора. К-126 отличался от предыдущего К-22 возможностями регулировки, так как он открывался в середине и давал возможность удобнее менять жиклеры. На двигатель прямо на месте в Ленинграде мы его не установили, решив сделать это в Ужгороде, куда ехали без отдыха днем и ночью. Когда мы установили новый карбюратор, машина заметно прибавила в скорости, но в то же время мы видели такие же карбюраторы и у других участников, так что ожидаемого преимущества мы не получили.

В Ужгороде мы ознакомились с новыми правилами, введенными с целью поставить обоих членов экипажа в равные условия. Для дополнительных соревнований вводился временной норматив, в случае невыполнения которого штрафные баллы начислялись в двойном размере. Длина трассы составляла 2760 км; она была разделена на пять этапов и проходила по очень сложным, узким и неровным закарпатским дорогам.

Были введены одиночные круги – каждый участник в одиночку проходил трехсоткилометровый круг, ориентировался по карте и участвовал в дополнительных соревнованиях. После его возвращения к месту старта на круг уходил второй член экипажа. Затем надо было выполнить фигурное вождение, уложившись в норматив по времени.

Ралли началось скоростными заездами на узких боковых дорожках аэродрома. Старт типа «Ле-Ман» давался двум автомобилям сразу. Это означало, что мы находились примерно в двадцати метрах от автомобиля, а по стартовому сигналу должны были добежать до него, запустить двигатель и уйти в гонку. Если двигатель не запускался в течение десяти секунд или автомобиль не отъезжал от стартовой черты, экипаж получал штрафные баллы.

Мы выиграли свой старт, и все шло отлично, пока на втором круге при повороте на боковую дорожку я не опоздал с торможением, и автомобиль развернуло, двигатель заглох. Хотя мы сразу же продолжили заезд, но все-таки на несколько секунд вышли из норматива.

Во время первого восьмисоткилометрового круга основной дистанции ралли разразилась сильная буря. Мы ощущали резкие порывы ветра, стремившиеся столкнуть автомобиль с обрыва. Воздушный вихрь унес заднее стекло машины Ныммика и Каазика. Управлять автомобилем было очень тяжело. «Дворники» не успевали смахивать со стекла потоки воды, видимость была ужасной. Нам все-таки удалось завершить круг и вернуться на аэродром в Ужгород без штрафных очков. Мы решили, что первый одиночный круг проеду я и буду во время езды делать заметки, чтобы Вяйно было на его круге

легче ориентироваться. Мой круг мне удался, я ориентировался по карте и не ошибался, делал попутно заметки для Вяйно и хорошо прошел дополнительные соревнования по фигурному вождению.

Третий круг снова начался с заездов на скорость. Старт «Ле-Ман» нам удался, и мы выиграли заезд, показав при этом абсолютно лучшее время. Фигурное вождение нам удалось выполнить в пределах норматива, но побороться за первое место в общем зачете мы еще не могли, так как один норматив у нас не был выполнен. На трассе мы не допустили ошибок и вернулись в Ужгород в полночь.

Четвертый круг начался пару часов спустя, еще затемно, с фигурного вождения, в котором Вяйно, к сожалению, не удалось уложиться в норматив. Это, естественно, беспокоило его на трассе, так как мы надеялись, что благодаря хорошим результатам в дополнительных соревнованиях сможем отыграться за неудачу во время первого заезда на скорость.

Прежде чем Вяйно ушел на свой круг, подошел армянин Георгий Заргарян⁹ (позднее четырехкратный чемпион СССР), номер которого шел сразу же за нашим, с просьбой ко мне: «Скажи своему напарнику, чтобы ехал помедленнее, чтобы мой, когда будет идти за ним, не наделал ошибок». Я рассказал об этом Вяйно, чтобы он следил и выдерживал расстояние, но напарник Заргаряна все равно быстро отстал от него. Вяйно не стал его дожидаться, чтобы не опоздать на КВ. Напарник Заргаряна вернулся в Нальчик¹⁰ с большим опозданием. А вот Вяйно был молодцом и свой круг прошел без штрафа.

Пятый этап (350 км) начался с кольцевой гонки, а в середине этапа был подъем на холм. Все дополнительные соревнования мы прошли хорошо. Во время этапа, который завершался в Ужгороде, надо было пройти три круга во время заездов на скорость, и лучшее время показал Ханс Рюютель – 4 мин 12,0 с; я был вторым – 4 мин 17,2 с.

В общем зачете у нас было два невыполненных норматива, но благодаря хорошим результатам в дополнительных соревнованиях мы заняли седьмое место. От Эстонии участвовали все наши лучшие раллисты, но если прошлый год для нас был богат на медали, то теперь только Ханс Рюютель и Гуннар Хольм получили в классе «Волга» серебряную медаль. Эстония стала второй в командном зачете после Туркмении, третьей была команда Латвийской ССР. Победа туркменской команды была неожиданностью, ее сделала возможной лишь новая система начисления баллов.

Позднее мы с Вяйно рассуждали, что если бы мы продолжили выступать на «Победе», шансы на призовое место были бы вполне реальны. Опять это «если бы»!

В рамках спортивных игр профсоюза Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог осенью проводилось двухдневное ралли. Погода была дождливой, темнело рано и кое-где на дороге был густой туман. На первый круг ушли двадцать семь машин. Вернуться обратно, пройдя 320 км без штрафных баллов, удалось лишь тринадцати экипажам. В первых дополнительных соревнованиях – фигурном вождении – мы показали первое-второе время.

Второй круг прошел ночью. На маршруте Раквере – Тарту – Вастселийна – Выру – Отепя – Тырва – Вильянди мы показали среднюю скорость 70 км/ч. Из-за слабости тогдашних фар держать 70 км/ч в дождливую погоду было тяжело, к тому же густой туман мешал ориентированию на дорогах. На трассе было много скрытых пунктов контроля времени, которые надо было проходить минута в минуту. Многие участники их не прошли и выбыли из соревнований. Мы с Вяйно прошли все контрольные пункты вовремя, также хорошо прошли дополнительные соревнования и стали победителями, опередив Ханса Рюютеля и Гуннара Хольма.

В том году мы с Вяйно приняли участие еще в нескольких ралли – например, ралли «Балтийское море – море мира», где сошли по техническим причинам. Еще мы участвовали в ралли Таллинского политехнического института, в котором стали третьими (победили Ивар Пееду и Юхан Каземаа), а также в ралли на первенство общества «Калев», которое выиграли и стали чемпионами «Калева».

В республиканском чемпионате 1961 года я не участвовал, так как был болен. Вяйно выступал с Адольфом Тикенбергом, и они заняли второе место.

⁹ Генрих Заргарян.

¹⁰ Очевидно, имелся в виду Ужгород.

Ралли «За мир и дружбу»

В июне 1961 года в спортивный отдел республиканского Центрального комитета ДОСААФ пришла телеграмма: командировать Альфреда Саарма с Александром Тыкке, Самуэля-Хельдая Питкяна с Якобом Кашем и меня с Вяйно в Москву, в Центральный автотоклуб для участия в составе советской команды во втором ралли социалистических стран «За мир и дружбу». В Москву мы выехали поездом уже на следующий день. Центральный автотоклуб размещался в тридцати километрах от Москвы, в городе Видное, в старинных зданиях усадьбы Расторгуево. Нас поселили в большом зале, где было десятка два кроватей. Вместе с эстонцами здесь разместились и латыши. Дощатый сортир на пять мест был во дворе. Умываться мы ходили в усадебную прачечную, где из единственного крана текла холодная вода. Раковины не было, и после умывания ноги становились мокрыми от падавших на пол брызг воды.

На следующий день нас повезли на автобусе дальше – за четыреста километров от Москвы, на находившийся в Горьком автомобильный завод имени Максима Горького¹¹ за автомобилями для ралли. С заводской площадки готовой продукции мы получили обыкновенные легковые «Волги» ГАЗ-21. Мы с Вяйно выбрали себе салатово-зеленый автомобиль. К несчастью, это был неудачный выбор, так как руль у этой машины оказался неожиданно тяжелым. По пути в Москву мы почувствовали, насколько с ним было трудно справляться, но поменять автомобиль возможности уже не было. В Расторгуево мы попытались отрегулировать червячную передачу рулевого управления, доведя люфт до величин, даже превышающих рекомендуемые, и смазывая выступы и другие смазываемые шарниры, но особого эффекта не достигли. Уже на первой тренировке команды СССР, где надо было выполнить несколько элементов фигурного вождения и, соответственно, много крутить руль, наш результат был хуже, чем у других. Разумеется, нашлись учителя: сделайте так, попробуйте этак, – но их поучения не помогли. Мне начало казаться, что из-за плохих результатов нас отошлют обратно домой. Этого, однако, не случилось.

В свободное от тренировок время мы обкатывали автомобиль, чтобы приработались ходовая часть и двигатель. Для того, чтобы «Волга» начала работать легко и нормально, требовалось пройти пятнадцать-семнадцать тысяч километров. Мы с Вяйно по очереди ездили вокруг Москвы по стокилометровой кольцевой дороге. В бензине недостатка не было. Несмотря на все усилия, мы «накрутили» на спидометре лишь десять тысяч километров, то есть объехали вокруг Москвы сто раз.

В качестве форменной одежды в автотоклубе нам выдали зеленые брюки на подтяжках и белые рубашки с короткими рукавами. В этой одежде мы выглядели очень странно – не как спортсмены-автомобилисты, а скорее как садовники. Другой экипировки, в том числе шлемов, не выдали – их, как и кожаные куртки, я одолжил на клубном складе. Я не помню, надевали ли мы форменную одежду когда-нибудь еще, кроме парада участников на открытии, или ограничились только им. Во время ралли мы были в своих тренировочных костюмах. Так в 1961 году начались мои зарубежные выступления в сборной СССР.

Советский Союз представляли латыши, украинцы, русские (москвичи) и эстонцы. В основном мы держались вместе с латышами – А. Швачко с Х. Эвертсом и А. Дамбисом с Г. Циммерманом. Руководителем команды был начальник Центрального автотоклуба Александр Ипатенко, очень симпатичный и умный человек.

За два дня до отъезда из Москвы на старт ралли в Прагу нас с Вяйно вызвали к начальнику клуба, который сообщил, что Вяйно не разрешается участвовать в ралли и он должен вернуться домой, а вместо него из Тарту прибывает Михкель Марк. На наш вопрос, почему, он ответил: «*Так надо!*»¹², – и все. Немецкая военная служба в прошлом опять помешала спортивной карьере Вяйно. Я проводил его на Ленинградский вокзал и утешил, как мог, но оба мы были очень раздосадованы этим событием. На следующее утро приехал Михкель Марк. Я знал его как раллиста, но близко мы знакомы не были. Он работал водителем такси в Тарту. Нам пришлось учиться взаимопониманию по пути на старт. Маршрут ралли пролегал по дорогам Чехословакии, Венгрии, ГДР, Польше и СССР, имел длину круглым счетом

¹¹ Sic!

¹² В оригинале по-русски латиницей.

пять тысяч километров и включал шесть этапов, одиннадцать скоростных участков, шесть соревнований по фигурному вождению и одно – на регулярность движения.

В Прагу мы прибыли за два дня до старта. Мандатная комиссия занялась оформлением документов участников. Нам выдали стартовые номера и контрольные карточки. Наш номер был 71 – один из последних, хоть и не самый последний. У гостиницы мы прикрепили жестяные таблички с номерами к номерным знакам, наклеили спереди и сзади на крышки капота и багажника.

Мы гуляли по городу, рассматривали астрономические часы на старой ратуше, стоящую у торговой Староместской площади Пороховую башню, ходили пить пиво. Мне понравились бутерборды с картофельным салатом и колбасками, которые подавали к пиву.

Старт ралли давался в пражском парке имени Юлиуса Фучика. 17 июня там выстроились семьдесят шесть экипажей: немцы на «Трабантах» (шесть автомобилей) и «Вартбургх» (17), поляки на «Сиренах» (17) и «Варшавах», французы на «Симках», чехи на «Шкодах» (18) и «Татрах» (3) и наши участники на «Москвичах-407» (6) и «Волгах» ГАЗ-21 (9). Состоялась торжественная церемония открытия с политическими речами о дружбе народов социалистических стран.

Рано утром 18 июня был дан старт ралли, которое началось с фигурной езды. Мы прошли ее удовлетворительно, точнее говоря, ехал я и остался доволен. Затем мы отправились по длинному маршруту Прага – Братислава – Тихань. Ориентирование на чешских дорогах не представляло сложности. Точные дорожные указатели и километровые столбы давали возможность безошибочно двигаться по обозначенному на карте маршруту, несмотря на то, что мы шли по спидометру. У чехов и поляков были «спидпилоты», показывавшие среднюю скорость и облегчавшие следование графику. Первый скоростной участок был на кольцевой трассе в Брно. Мы с Михкелем договорились, что в этом заезде за рулем буду я. Я считал себя, пожалуй, лучшим водителем, хотя Марк был по профессии таксистом. Начались и первые сходы. Сошли Питкян и Каш, вылетев прямо в сложенный у дороги штабель бревен, и их автомобиль после аварии для дальнейшего движения был уже не пригоден. В этой аварии слегка пострадал Якоб Каш, ударившись головой о руль.

Затем последовал скоростной участок в Скални-Млыки. Здесь сошли Швачко и Эвертс, вылетев с дороги. Для нас с Михкелем первый день ралли сложился гладко. Дополнительные соревнования мы прошли быстро и были по времени в первых рядах.

Далее мы проследовали через Братиславу к озеру Балатон в Венгрии, где предполагалась ночевка. Город Тихань для нас по сравнению с Эстонией был капиталистическим миром, хотя Венгрия и была страной социалистического лагеря. Лето, курорт, люди, расхаживающие по городу в купальных костюмах, изобилие товаров в магазинах – совершенно иной стиль жизни, более свободный, нежели в Эстонии. Даже презервативы продавались в киосках открыто. Мы гуляли с Марком, Дамбисом и Циммерманом и любовались всем: полуголыми молодыми женщинами, торговлей, чистотой на улицах и изобилующими цветами красивыми садами.

Второй этап по Венгрии: Тихань – Будапешт – Эгер и снова в Братиславу – был проще, да и дополнительных соревнований было меньше. Заночевали в Братиславе, там же подвели итоги и по их результатам провели перегруппировку, или перестроение стартового порядка.

Третий этап Братислава – Ческе-Будеёвице – Лейпциг привел нас в ГДР, где было три скоростных участка, из них два первых – в горах Шумава. Дорога была с гравийным покрытием, пыльная и извилистая. Нам пришлось обгонять нескольких соперников, в том числе и одного поляка на «Заставе»¹³, во время обгона которого мы столкнулись боками – к счастью, лишь слегка. Третий скоростной участок был на кольцевой трассе в Шляйце, на которую участники уходили с минутными интервалами. Мчась по отличной извилистой асфальтовой трассе, я внезапно увидел в одном левом повороте, что Саарм с Тыкке вылетели с трассы в дерево и их автомобиль, как это ни удивительно, стоит у дерева вертикально носом кверху. Мы помчались дальше, хотя я считаю, что это зрелище заставило меня немного приподнять ногу с педали газа. Позднее мы услышали, что Альфред Саарм получил тяжелую травму. Александра Тыкке от удара выбросило в проем заднего окна, он упал на траву и отделался только ушибами.

¹³ «Варшаве»?

На четвертый день, во время этапа Лейпциг – Бухенвальд – Вроцлав, мы посетили печально известный Бухенвальдский концлагерь. Было жутко смотреть на фотографии в музее, ходить по баракам и баням, где травили газом заключенных и сжигали трупы. На память об экскурсии нам вручили специально изготовленные по случаю ралли «За мир и дружбу» памятные медали.

Самой трудной частью четвертого этапа были соревнования по подъему на холм в Бад-Франкенхаузене, где на пяти километрах было тридцать шесть поворотов. И здесь нам также пришлось обгонять шедшего впереди соперника на «Варшаве». После финиша поляк подошел к нам с претензией – якобы я опасно ехал! Похоже, он забыл, что дополнительные соревнования – это гонки.

После завершения этапа во Вроцлаве выяснилось, что мы поднялись на четвертое место в своем классе.

На пятом этапе Вроцлав – Варшава – Тересполь – Брест – Минск мы пересекли границу СССР под Брестом, где для участников ралли был устроен большой торжественный митинг по случаю годовщины героической обороны Бреста. Оттуда мы проследовали в Минск, где на главной площади города прошли соревнования по фигурному вождению. Зрителей было много – политическая агитация была хорошо поставленной и призывной. Я снова остался доволен своим вождением. Затем мы отправились на скоростные соревнования на Минское кольцо. Трасса уже была мне знакома по кольцевым гонкам 1959 года и ралли «Дружба» 1960 года. На этот раз, правда, мы ехали против обычного направления движения, то есть по часовой стрелке. Уйдя со старта, я нажал на газ до упора, но перед тем самым знакомым мне трудным поворотом я слегка сбросил газ. Я не знал, как поведет себя автомобиль, ведь на этот раз поворот надо было пройти в левую сторону под гору. Все прошло нормально, и мы финишировали с хорошим результатом.

На шестой день мы прошли шестой этап по маршруту Минск – Смоленск – Москва по хорошим широким асфальтовым дорогам.

В Москве перед финишем ралли состоялись последние дополнительные соревнования на ипподроме. Старт давался четырем автомобилям сразу. С нами на старте были два чешских экипажа на «Татрах-603» и латыши Арнольд Дамбис и Гуннар Циммерман на «Волге». Последних нам надо было удержать за собой, так как «Татры» были заметно мощнее «Волг», и против них мы не смогли бы бороться. Старт давался типа «Ле-Ман». Мы поставили замок зажигания в такое положение, что судья, проверявший автомобили перед стартом, остался в убеждении, что зажигание не было включено, хотя на самом деле было. Кнопка включения стартера была подключена к дверному выключателю освещения салона, так что открывание двери запускало двигатель. Чтобы стартовать, оставалось только включить передачу, нажать на газ – и вперед. Все сработало, и мы стартовали быстро, но «Татры» все-таки оказались проворнее. Со старта мы ушли третьими. Те, кто шел впереди, подняли такое облако пыли, что я ориентировался в этой мгле только по фонарным столбам. Заезд продолжался три круга, и Михкель сообщал мне, как далеко от нас Дамбис, чтобы не пропустить его вперед. Так мы и финишировали. Благодаря тому, что мы опередили латышей, мы заняли в общем зачете ралли «За мир и дружбу» пятое место.

1962

В 1962 году я участвовал в третьем ралли социалистических стран «За мир и дружбу», на этот раз с Альфредом Саармом. Я уже привык, что Вяйно Паазика за границу не выпускают, а сам Вяйно смирился со своей судьбой. На этот раз его даже не пригласили в Москву.

Подготовка команды СССР к соревнованиям на этот раз проходила более серьезно, чем год назад. Автомобиль для ралли мы получили раньше – за ним снова пришлось ехать на завод в Горький. Подготовку машины мы проводили в Таллине.

Из Москвы мы ехали колонной через Карпаты и на пару дней остановились в Ужгороде. На эти дни были запланированы тренировки прохождения КВ примерно стокилометрового этапа Ужгород – Великая Копаня. Нам, членам сборной, пришлось основательно потренироваться на этом отрезке дистанции. Не знаю, делал ли кто-нибудь еще заметки о поворотах и дорожной обстановке – ведь тогда составление легенды еще не было известно, – но мы это делали. Можно сказать, что так я составил первую легенду скоростного участка на своем спортивном пути. Мы прошли этот этап, пролежавший по

горному Мукачевскому району, много раз. Дорога была ужасно неровной и каменистой, и предполагалось, что автомобили соперников ее не выдержат. Первая треть этапа проходила по узкой горной дороге, которая при попытке ехать немного быстрее разбивала ходовую часть автомобиля. Последняя треть, правда, проходила по гладкой асфальтовой дороге. Соответственно, в начале нам надо было ехать медленно, а под конец нестись так быстро, как позволит машина. Мы знали, что при езде с умом можно проходить пункты контроля времени без опоздания.

В Ужгороде мы пересекли венгерскую границу и поехали по направлению к Будапешту на место старта в Балатонфёльдваре – курорте на южном берегу Балатона, где мы видели больше отдыхающих иностранцев, чем венгров. Город был полон зелени парков, ресторанов на улицах, там был летний театр и, разумеется, озеро Балатон с его теплой водой. Для нас подобная жизнь была интересной и притягательной, мы и сами хотели бы отдохнуть в этом очень культурном и, по нашим представлениям, богатом месте. Но впереди нас ждала напряженная борьба – на послезавтра был назначен старт.

Ралли было разделено на четыре этапа общей длиной 4601 км и проходило через пять стран. Дополнительных соревнований было одиннадцать, из них на скорость – четыре. Наш стартовый номер был 50. В ралли принимало участие шестьдесят экипажей, из них одиннадцать в классе до 2500 см³. К удивлению участников, руководство приняло решение валюту четырех стран для заправки автомобилей не выделять; вместо этого технички должны были доставлять бензин в указанные места, где автомобили можно было заправить. Эти места мы отметили в своей маршрутной книге, но сомневались, что это решение удастся выполнить. Например: «Следующая заправка примерно через 500 км», – точное место указано не было. Так как бак «Волги» вмещал шестьдесят литров, то теоретически мы не могли расходовать больше двенадцати литров на сто километров, хотя на практике расход топлива на дополнительных соревнованиях был значительно больше. Нас успокаивали тем, что на заправочном пункте по пути будут знать место следующей заправки, до которого определено менее пятисот километров.

В 8.40 утра 2 сентября мы стартовали из Балатонфёльдвара на первый этап длиной 1655 км, на прохождение которого отводилось тридцать два часа. Следующий КВ находился в 186 км в Татабанье. На прохождение пути между двумя КВ отводилось 3 ч 6 мин. За это время мы должны были пройти 3,8-километровый скоростной участок в Чопаке, что заметно повышало среднюю скорость движения. Скоростной участок был, по сути, подъемом на холм, где мы поднимались на 400 м. Дорога была очень извилистой, но все же не серпантинном. Мы прошли ее за 3 мин 20,3 с, что, по мнению судей, было хорошим результатом.

Следующие дополнительные соревнования – фигурное вождение в Будапеште на площади перед оперным театром – включали в себя два длинных слалома с десятиметровым промежутком между флагами и круг вокруг фонтана в центре площади. Потраченное нами зачетное время было 0,827 мин – с таким способом отсчета времени я встретился впервые.

Далее мы продолжили движение к горам Матра, проехали через Эгер, Мишкольц, Токай и к вечеру достигли границы Венгрии с Чехословакией. Во время езды через горы Матра средние скорости превысили 70 км/ч, и на извилистых горных дорогах водители обливались потом, чтобы вовремя успеть на КВ. К счастью, маршрут был хорошо обозначен, и мы ни разу не ошиблись. КВ располагался на венгерском пограничном пункте в Торньошнемети.

Границу мы преодолели легко. До следующего КВ – чехословацкого пограничного пункта Вышне-Немецке – было лишь 117 км. После преодоления границы начался знакомый нам и много раз пройденный стокилометровый отрезок Ужгород – Великая Копаня, который должен были вывести из борьбы автомобили конкурентов.

Мы были в пути уже восемнадцать часов. Часы показывали третий час ночи нового дня. Мы были уже сонными и усталыми, но на этом отрезке ошибаться было нельзя. Фары слабо освещали узкую и неровную дорогу. Ущелья между горами были полны тумана. Ранее составленная легенда помогала нам ориентироваться и удерживать автомобиль на дороге, объезжая горные уступы. На сложном участке пути многие соперники обгоняли нас, гадая, очевидно, почему эти русские едут так медленно, но за эти обгоны им позже пришлось заплатить поломками машин. Сколько конкурентов сошло на этом участке, я не знаю.

Добравшись до хорошей дороги, Альфред нажал на газ, и мы прибыли на КВ в Великой Копане вовремя. Дальнейшая дорога среди гор была уже лучше, наступило утро, и усталость была уже не столь велика. Львова, где перед оперным театром прошли дополнительные соревнования по фигурному вождению, мы достигли в половине одиннадцатого. «Фигурку» мы прошли с чистым временем 67,6 с, что было по сравнению с результатами других участников хорошо. Затем последовал двухчасовой перерыв для еды и заправки. Мы прошли уже 1400 км и были в пути двадцать шесть часов.

Из Львова мы без особого напряжения вернулись в Ужгород, где, помимо получения отметки времени на КВ, надо было пройти скоростной участок по кольцевой трассе. Наше время было 48 с, что было хорошим результатом. На этом первый этап завершился. Последовало свободное время и отдых до следующего утра.

На второй этап длиной 764 км мы ушли в 8.52 утра и сразу пересекли чехословацкую границу. После следующего КВ в Прешове начались горы Татры. Особенно тяжело было выдерживать контрольное время на дорогах Ярабы, Брезно, Банска-Бистрицы, когда мы переваливали через хребты Татр. Тормоза раскалились настолько, что тормозная жидкость начала закипать, и педаль тормоза пружинила под нажатием. Спускаясь к очередному мосту, Альфред никак не мог погасить скорость и закричал: «Дьявол, тормоза не держат!» Похоже, дьявол услышал вопль Альфреда, так как скорость машины упала ровно настолько, чтобы он сумел повернуть на мост.

Вскоре мы достигли Дольни-Харманеца, где в качестве дополнительных соревнований нас ждал подъем на холм длиной 8,3 км с разницей высот 900 м. Извилистая гравийная дорога с многочисленными промоинами была узкой и иногда настолько крутой, что приходилось порой включать первую передачу. Мотор «Волги» работал хорошо, и мы завершили подъем за 9 мин 03,9 с.

Далее мы направились в сторону Братиславы, все время двигаясь по горным дорогам. В Братиславе надо было пройти соревнования по фигурному вождению, которые начинались сразу же после КВ. Трасса для фигурного вождения была не слишком извилистой, но сложной, так как надо было долго ехать задним ходом для въезда в гараж. Так как все «фигурки» до того выполнял я, то на этот раз я предложил такую возможность Альфреду. Он отказался. Я прошел дистанцию с зачетным временем 91,6 с, что было средним результатом.

К восьми часам вечера мы достигли Готвальдова (ныне Злин), где второй этап закончился. Там мы поужинали и заночевали.

На третий этап длиной 795 км мы стартовали 5 сентября в 7.12. Мы снова направились в горы, и заданная средняя скорость поднялась до 72,8 км/ч. Очень трудно было мчаться по горным дорогам, открытым для свободного движения, и совершать многочисленные обгоны, выдерживая при этом среднюю скорость, но все-таки мы достигли КВ вовремя.

В Яворине мы пересекли польскую границу. Начались польские зимние горные курорты – прекрасные горы и долины, покрытые лесами. Закопане, Новы-Тарг, Чорштын – везде было много аккуратных домов. Но у нас не было времени разглядывать их вблизи, и мы пронеслись мимо к КВ в Новы-Сонче, чтобы там заправить автомобиль. Мы прошли более 400 км, и указатель уровня топлива показывал, что бак почти пуст.

До этого времени ралли складывалось для нас многообещающе. Перед стартом 70-километрового круга Новы-Сонч – Новы-Сонч, что по нашим понятиям было спецучастком, нам действительно надо было заправиться. Техническая помощь с бензином должна была быть на месте, чтобы мы успели сделать это до КВ. Мы быстро добрались до желтого флага, но технички там не было. В смятении мы снова принялись ругать решение руководства относительно снабжения бензином. Подходило наше контрольное время, а технички все еще не было. Мы стартовали с почти пустым баком в надежде, что бензина хватит на предстоящие семьдесят километров. Его и хватило бы, если бы мы двигались экономично по ровной дороге. Но горы южной Польши в окрестностях Закопане были настолько крутыми, с большими перепадами высот, что на одном из подъемов двигатель заглох: бензин стек в заднюю часть бака и не поступал в бензопровод. Мы с Альфредом вопросительно посмотрели друг на друга: что делать? Мы были в живописной зеленой долине, где не было никакого жилья. Осматриваясь вокруг и решая, откуда достать бензин, мы увидели стоящую в сотне метров впереди польскую «Варшаву». Схватив канистру, мы ринулись туда и стали просить у водителя бензина. Он

понял нашу неразборчивую русскую речь и кивнул. Так как «Варшава» была по сути «Победой», мы знали, как добыть бензин из бака. Мы открутили пробку на дне топливного бака и вылили в канистру около пяти литров, завернули пробку, добежали до своей машины и несколько секунд спустя помчались дальше. Мы не забыли с благодарностью помахать владельцу «Варшавы». Мы были готовы даже украсть бензин, если бы у автомобиля никого не оказалось.

Достигнув финиша спецучастка, мы увидели там техничку, из-за которой мы остановились на дороге. Мы ругали механиков на чем свет стоит, применяя даже русский мат, но слышали объяснения, что они ошиблись и вместо старта приехали на финиш. На исправление этой ошибки у них уже не было времени, и им оставалось только ждать и надеяться, что мы со своим запасом бензина сможем добраться до финиша. Но мы не смогли! Мы опоздали примерно на семь минут. Настроение у нас было весьма паршивое, но ничего исправить было нельзя. Мы продолжили борьбу.

Проехали через Краков, где КВ был без предупреждения перенесен на перекресток за городом, что создало участникам трудности с соблюдением контрольного времени. Вечером, в 21.16, мы в подавленном настроении добрались до финиша третьего этапа в Висле. Я рассказал о нашей задержке представителю команды Александру Ипатенко, снабженцы получили нагоняй, но наш результат это не улучшить не могло. Мне показалось, что у Ипатенко было слегка виноватое выражение лица.

На четвертый этап мы отправились 5 сентября в 13.18. Длина этапа была 1387 км, на его прохождение отводилось 26 часов. Стояла прекрасная для ранней осени погода, но наше настроение не было ей под стать – скорее, похоже на ненастную позднюю осень. Мы решили больше не рисковать, а просто доехать до финиша. Первыми дополнительными соревнованиями было фигурное вождение в Рыбнике. Я ехал аккуратно, но не медленно, – мой дух гонщика не позволял мне тащиться кое-как. Со временем 59 с я оказался примерно в середине.

Далее был девятикилометровый скоростной участок в Росчижове, где надо было пройти сначала 5,5 км, поднявшись при этом на 310 м к перевалу, а затем 3,5 км двигаться по крутому спуску. Наш результат был 8 мин 19,02 с. Судьи сказали, что это хорошее время. На спуске снова начались трудности с тормозами – мы могли бы ехать быстрее, если бы не приходилось все время начинать тормозить заранее.

Затем ралли продолжилось в обычном ритме – дорога была хорошей, средняя скорость была задана равной 69 км/ч. Мы смогли бы легко поддерживать ее, но движению мешали телеги с лошадьми на дороге. В 21.43 мы достигли границы Польши и ГДР в Гёрлице. Перед пересечением границы мы снова наполнили бак бензином. Следующая дозаправка нам предстояла только километров через пятьсот.

От границы мы отъехали уже в темноте. Трасса проходила по немецким проселкам. Средняя скорость между несколькими КВ превышала 70 км/ч – если точнее, то 71,4 км/ч. Ориентироваться было несложно, хотя была ночь и нам немного хотелось спать, но вокруг нас виднелись раллийные автомобили в поисках верного пути. По-видимому, некоторые из них опаздывали на КВ.

В полдень мы приехали на известную трассу Заксенринг, по которой надо было пройти один круг. Старт давался типа «Ле-Ман» трем автомобилям сразу. После сигнала стартера мы первыми добежали до машины, но со старта ушли вторыми, вторыми были и на финише. Отметку времени в карточке мы не получили, поэтому не знали, какое место заняли по результатам дополнительного соревнования.

Ралли завершилось в Дрездене, куда мы прибыли в половине третьего дня. В качестве дополнительных соревнований надо было пройти слалом на скорость – 220 м в одном направлении и столько же назад с расстоянием между флагами 20 м. На прохождение слалома мы затратили 54,6 с – хороший результат по сравнению с другими.

В общем зачете мы стали двадцать пятыми из шестидесяти стартовавших. В своем классе из десяти финишировавших экипажей мы были седьмыми. Всего финишировало тридцать семь экипажей. В целом наше место в общем зачете было неплохим. Многие участники получили на трассе штрафные баллы за опоздание на КВ, что сделало их итоговые результаты хуже наших. Мы прошли трассу чисто,

не считая тех злополучных семи минут опоздания на спецучастке. Ралли выиграли Сергей Тенишев и Николай Ионкин на «Москвиче-407», а в национальном зачете – Советский Союз.

Вообще говоря, в 1962 году моя спортивная удача была непостоянна. В четвертом всесоюзном командном зимнем ралли, торжественный старт которому был дан в Таллине на площади Победы, я выступал вместе с Вяйно в составе первой команды АМК ДСО «Калев», в которую входили также Ханс Рюютель с Гуннарсом Хольмом и Йоханнес Пуррет с Михкелем Марком. Номер нашей команды был 8 (автомобили 81, 82, 83). На 2500-километровой трассе пришлось четырежды подниматься к домику Петра I в Кадриорге и один раз – на холм Тооме в Тарту. Эти подъемы оказались решающими при распределении мест. Во время подъема в Тарту Пуррет с Марком вылетели с дороги, застряли в снегу, и команда превысила норму времени на шесть минут. По результатам ралли мы с командой заняли восьмое место. Приятно было, что ралли выиграла команда пярнуского автобусного и таксомоторного парка. Вторая команда общества «Калев» заняла девятнадцатое место.

В чемпионате СССР по ралли со стартом и финишем в Нальчике мы с Вяйно опять-таки стали восьмыми. Причиной стало мое опоздание на пункт контроля времени на одиночном круге. Мне пришлось ремонтировать автомобиль, так как на плохой дороге разболталось соединение выхлопной трубы с глушителем.

Чемпионат Эстонской ССР по ралли был очень напряженным. Судьи получили несколько протестов по поводу одного отрезка трассы, где располагался контрольный пункт, который несколько экипажей не прошли. За это полагалось исключение из зачета ралли. Благодаря умению Вяйно работать с картой мы прошли этот КВ, были на нем одними из лучших и стали чемпионами Эстонии.

Также мы с Вяйно выиграли двухдневное ралли ДСО «Калев» и стали чемпионами спортивного общества.

В том году впервые проводилось ралли прибалтийских республик «Балтийское море – море мира». Оно проходило под осенним дождем, по грязным дорогам. Старт и финиш располагались в Таллине. У нас с Вяйно все шло хорошо до тех пор, пока ночью мы не допустили ошибку на дорогах северо-востока Латвии. Мы шли по карте, и нам надо было двигаться по шоссе Рига – Псков в направлении Выру. Мы смотрели на карту и на дорожные указатели, но никак не могли найти связь между ними. На указателях было написано «*Pleskava šos.*», но на карте ничего подобного не было. Мы поехали в одном направлении, потом назад в другом направлении. Все пути казались неверными. Одновременно с нами ту же ошибку допустило еще несколько экипажей. Мы пытались ориентироваться по луне, уже появившейся на небе, чтобы, определив, где север, найти нужное направление. На одном грязном проселке, по сторонам которого стояли толстые лиственные деревья, я слишком быстро вошел в правый поворот, заднюю часть занесло, колеса увязли в чем-то, и автомобиль завалился набок водительской дверью вниз. Мы выкарабкались через дверь со стороны Вяйно, словно из танкового люка. Что делать, как поставить машину обратно на колеса? К счастью, подъехала следующая машина, в которой были Хенри и Рут Саарм. Вчетвером мы начали ставить «Победу» на колеса, но сил не хватало. Вскоре подъехал еще один экипаж, который также помог нам, так как «Победа» стояла поперек дороги и перегораживала ее. Вшестером мы перевернули ее на колеса, и мы смогли продолжить движение. От помощников мы узнали, что «*Pleskava šos.*» означает «Псковское шоссе»¹⁴ – то самое, которое нам было нужно. Началась безудержная гонка. На КВ в Выру мы прибыли с опозданием, но так как протокол этого пункта контроля времени затем по каким-то причинам аннулировали и всем участникам было зачтено своевременное прибытие, это свело на нет и наше опоздание. Из-за приключения на северо-востоке Латвии и аварий мы заняли третье место.

Проходившее поздней осенью однодневное ралли ТПИ мы с Вяйно также выиграли и стали чемпионами Таллинского политехнического института. За первое место мы получили значки чемпионов ТПИ и приз победителя звездного сбора¹⁵, проводившегося между Тартуским

¹⁴ По-латышски.

¹⁵ Звездный сбор – форма проведения соревнований, при которой старт дается из нескольких мест сразу. Все стартовавшие участники собираются затем в одном месте, откуда начинается основная часть соревнований. Звездный сбор был традиционной формой проведения автомобильных ралли в пятидесятые и шестидесятые годы; при этом путь от стартового пункта до пункта общего сбора считался предварительной частью ралли с облегченными условиями (фактически выставлялось только требование прибыть к пункту общего сбора точно в установленное время), а все дополнительные

государственным университетом и Таллинским политехническим институтом в 1947 году, – поршень, на котором было выгравировано: «Звездный сбор ТПИ – ТГУ. 18.10.1947».

В конце года Вяйно Паазик сообщил мне, что в следующем году он больше не будет заниматься автоспортом, так как хочет сосредоточиться на учебе в ТПИ, уволиться с должности главного технолога, а в дальнейшем вообще уйти с Таллинского авторемонтного завода. Это решение поставило передо мной проблему – ведь я хотел продолжать заниматься автоспортом. Мы с Вяйно были хорошими друзьями и понимали друг друга с полуслова. Я стал искать себе нового напарника. Мне советовали многих, пока выбор среди известных раллистов не пал на Йоханнеса Пуррета из Тарту, с которым мы уже выступали в одной команде в зимнем ралли. Йоханнеса звали Пуру-Юссом или Боцманом, он был всегда в хорошем настроении и готов был устроить дружескую подначку. Внешне это был краснолицый, крепкий здоровяк. Он имел первый разряд по автоспорту и работал на автобазе № 4 в Тарту водителем грузовика. Для нашей совместной работы сложность представляла подготовка автомобиля к соревнованиям. Обычно он был у меня в Таллине, и необходимые работы проводились на авторемонтном заводе. Хотя мне помогал Аксель Тали, но и работа Юсса тоже была бы очень кстати. Мы решили, что он будет приезжать ко мне перед ралли, за несколько дней до старта.

1963

В феврале в Вильянди проводились зимние ипподромные гонки, которые были хорошей тренировкой перед всесоюзным зимним ралли. В них приняли участие все спортсмены республики, которые намеревались в этом ралли участвовать. Гонки были для меня успешными – я занял третье место. На следующий день состоялись соревнования по мастерству вождения, и в них я также стал третьим.

Первыми соревнованиями, в которых мы с Пуру-Юссом участвовали в одном экипаже, было пятое всесоюзное зимнее командное ралли с центральным пунктом в Тракае в окрестностях литовской столицы – Вильнюса. На этот раз состав первой команды АМК ДСО «Калев» был таков: Ханс Рюютель – Гуннар Хольм, Вальдо Мяги – Калью Нурме и мы с Юссом. Выступали мы на «Волгах». Перед соревнованиями мы побывали в тренировочном лагере автомотоклуба, где упражнялись в командной езде, замене колес на льду и снегу и определяли порядок автомобилей. Мы с Юссом должны были идти первыми, Рюютель с Хольмом – последними. Номер команды был 3, номера автомобилей – 31, 32 и 33.

Общество «Калев» выставило и вторую команду, состоящую в основном из раллистов автобазы Министерства здравоохранения. Во второй команде «Калева» стартовал и Хеллат Румвольт, впоследствии долгое время глава автоинспекции ЭССР.

Старт 2500-километрового трехдневного ралли давался из трех разных городов: Ленинграда, Москвы и Вильнюса. Конечным пунктом звездного сбора был белорусский город Витебск, куда съехались все тридцать девять команд. Нам удалось прибыть туда вовремя, а вот у машины Рюютеля и Хольма начал протекать радиатор. Тогда они купили в придорожном магазине горчичного порошка и всыпали его в радиатор. Горчица закупорила место протечки, и они смогли продолжить соревнования. Далее мы уже в режиме ралли прошли по маршруту Полоцк – Даугавпилс – Утена до Вильнюса, где началось трехкруговое 1100-километровое скоростное ралли.

В качестве первого дополнительного соревнования мы должны были пройти два круга по ледяной дорожке стадиона «Жальгирис». Перед стартом мы снизили давление в шинах, чтобы они, став мягче, обеспечивали лучшее сцепление. Дополнительные соревнования прошли удачно, но после финиша нам пришлось снова накачивать шины. За этим последовал подъем на холм на шоссе Вильнюс – Каунас. В начале второго круга дополнительным соревнованием была замена колеса на льду. В этом мы заранее поупражнялись, и у нас с Юссом замена заняла полторы минуты, у Рюютеля с Хольмом – менее двух минут, а вот у Мяги с Нурме – 2 мин 28 с. Это и стало окончательным результатом нашей команды. Мы заняли девятое место. Многие команды потратили на замену колеса более четырех минут. Последовал слалом на льду, который мы прошли чисто и быстро.

Третий этап особых сюрпризов не преподнес. У команды все шло как надо, в дополнительных соревнованиях мы были среди лидеров. Наша с Юссом совместная работа шла без осечек – мы стали

сформировавшимся экипажем с хорошим взаимопониманием. В общем зачете ралли первая команда «Калева» заняла второе место. Юсс в первом же ралли выполнил норму мастера спорта СССР.

В марте состоялось ралли в честь выборов депутатов Верховного Совета ЭССР и местных советов трудящихся. Федерацией автоспорта я был назначен главным судьей. Начальником дистанции был Вальдо Мяги. Дистанция однодневного ралли составляла 480 км. Дополнительные соревнования, прошедшие на площади Победы, собрали много зрителей, как и вечерняя церемония награждения на том же самом месте. Это доказывало, что автомобильное ралли превратилось в популярный среди населения вид спорта.

Чемпионат Эстонской ССР по ралли проводился в форме 650-километрового звездного сбора из Таллина, Тарту, Тюри и Вильянди. Местом старта основной части ралли был Вильянди. Ралли началось с одиночного круга длиной 450 км. Как один, так и другой член экипажа должен был пройти разные круги. На прохождение одиночного круга отводилось около девяти часов; помимо этого, требовалось пройти также дополнительные соревнования – такие, как ипподромная гонка и подъем на холм. Своим выступлением мы с Юссом остались недовольны: мы заняли третье место. К нашему удивлению, первыми стали Арнольд Дамбис и Имантс Сникерис из Латвии.

При комплектовании команды для участия в чемпионате СССР по ралли мы с Юссом были избраны в ее состав. На меня возложили обязанности капитана эстонской команды. В чемпионате СССР 1963 года я решил участвовать в классе специально подготовленных автомобилей. Для этого мы с Акселем Тали поработали над блоком цилиндров и шестернями коробки передач, в результате чего вторая передача стала длиннее.

Дистанция ралли предполагалась равной 5000 км, из которых около половины должно было пройти в формате звездного сбора. Это означало, что скрытых пунктов контроля времени на трассе не будет. Старт и финиш спортивной части ралли были снова в столице Кабардино-Балкарии Нальчике.

Эстонцы начинали звездный сбор в Минске. Старт давался в полночь, и, добравшись до Нальчика, мы были усталыми после нескольких суток езды, но никаких сложностей не возникало. Когда мы узнали, что в программу ралли включена в качестве дополнительного соревнования ипподромная гонка со стартом типа «Ле-Ман», мы с Юссом решили, что тот из нас, кто быстрее пробежит двадцать метров, и сядет за руль. Выяснилось, что каждый раз я был быстрее Юсса. Также я был стройнее и легче. На ипподроме старт очень важен: первый автомобиль имеет отличный обзор, а идущие сзади двигаются в поднятой им туче пыли.

Основная часть ралли началась с фигурного вождения в Нальчике, которое мы выполнили безошибочно. За этим последовал двухкруговой скоростной заезд на ипподроме. Уже во время первых стартов произошла авария с нашими спортсменами. «Москвич-407» Олева Лийберга перевернулся через крышу, в результате чего водитель выпал в открывшуюся дверь и получил травму. Эстонцы на «Волгах» на старте быстры не были, и им приходилось ехать в пыли.

Нам, однако, старт удался: из четырех стартовавших вместе экипажей специально подготовленных автомобилей я был первым, кто добежал до руля, и мы смогли быстро стартовать. В тот момент, когда автомобиль рванулся вперед, я услышал звук захлопнувшейся задней двери, из чего следовало, что ЮССу удалось запрыгнуть внутрь. Мы помчались вперед, оставляя пыль за собой, никто не смог угнаться за нами, и на финише мы были первыми.

Через пару часов я отправился на первый одиночный круг. Все шло хорошо до тех пор, пока ночью в десяти километрах от Нальчика я не достиг сломанного моста, переехать через который не мог. Там собралось несколько участников, которые обсуждали, как ехать дальше – вброд через реку или сделать семикилометровый крюк по плохим дорогам среди деревень и степей. Я послушал их разговор, услышал снизу брань спортсменов, чья машина застряла посреди реки, и, посмотрев на часы – до контрольного срока на КВ оставалось десять минут, – решил идти в объезд. Дорога оказалась ужасно ухабистой, а мчаться в темноте среди деревень было очень опасно, но все же я добрался до КВ на нальчикском ипподроме буквально в последнюю секунду контрольного времени. Посреди площади меня встретил Пуррет и объяснил, как не потеряться в темноте среди многих участников и добраться до контрольного пункта. Затем, после дозаправки, он отправился на свой одиночный круг – притом тот же самый круг. Я сделал несколько заметок, которыми он мог воспользоваться.

Последний круг для обоих участников по горам северного Дагестана был очень трудным по части ориентирования. Никаких ориентиров или дорожных указателей и дорожная карта Грузии, сделанная, так сказать, чтобы сбить с толку шпионов. Настоящая горная дорога без единого столбика по обочинам: с одной стороны – отвесная скала, с другой – крутой двухсотметровый склон. Но ехать надо было так, чтобы не опоздать на КВ. Я помню, как мы ехали среди аулов ранним утром, когда люди еще спали. Ничто не двигалось, лишь куры с петухами да свиньи бродили туда-сюда вдоль дороги.

На обратном пути в Нальчик, где ралли финишировало, необходимо было пройти еще три дополнительных соревнования: слалом, фигурное вождение и четырехкруговой скоростной заезд на ипподроме. Мы с Юссом вышли в лидеры в своем классе, и теперь эту позицию надо было удержать. Фигурное вождение и слалом мы прошли нормально, но на ипподроме нас в едином строю ожидали трое соперников: Лифшиц со Щавелевым, которые также выступали в классе специально подготовленных автомобилей, горьковчане Васькович и Добровольский на «Волге» и еще один экипаж, также на «Волге». Все зависело от того, кто выиграет старт. По команде стартера все бросились к машинам. Когда я добежал до заднего бампера «Волги», то видел уголком глаза, что я был первым. Я открыл дверь, двигатель заработал, я включил передачу и стартовал. Только тогда я услышал, что Юсс также добежал до машины и, тяжело дыша, громко захлопнул правую заднюю дверь. Глядя налево, на судей и других важных персон, я мельком заметил улыбку начальника Центрального автотоклуба СССР Александра Ипатенко, как будто ожидавшего, что именно я выиграю старт. Когда мы прошли первый за стартовой прямой поворот и началась противоположная прямая, я заметил, что Васькович с Добровольским идут за нами следом, отставая лишь на половину длины машины. К концу прямой они уже поравнялись с нами, но были с внешней стороны круга. Я решил войти в поворот на полной скорости и не стал сбрасывать газ. В середине поворота мой автомобиль переместился наружу, и горьковчанам не оставалось ничего другого, как только сдать. К тому же в повороте оказался какой-то камень, который вылетел из-под моего колеса и ударился об их машину. Оставшиеся три круга они прошли на втором месте вслед за нами, и на финише расстояние было довольно большим. Наш результат был лучшим временем дня: 4 мин 44,2 с, – и благодаря этому мы гарантировали себе звание чемпионов в абсолютном зачете. Юсс рассказал потом, что он едва успел запрыгнуть в автомобиль – по его словам, я бежал намного быстрее. В общем зачете ралли мы стали абсолютными победителями. Лифшиц со Щавелевым на «Москвиче» завоевали серебряные медали. На следующий день на церемонии награждения нам с Йоханнесом Пурретом доверили честь спустить флаг соревнований.

Затем были три кольцевые гонки на «Эстонии-5», о которых я напишу в дальнейшем¹⁶.

В том году мы с Пурретом участвовали в ралли «Балтийское море – море мира», которое сразу же началось для нас со штрафных баллов еще до старта – мы слишком рано запустили двигатель. Когда мы возвратились с первого круга обратно в Ригу, Пуррет ушел на одиночный круг, но обратно не вернулся. Ночью в густом тумане он слишком рано свернул на боковую дорогу, въехал в канаву и до утра оттуда так и не выбрался.

Осенью мы приняли участие в первенстве общества «Калев» по ралли, где заняли третье место. Также мы стартовали в открытом первенстве Пайдеского района и стали вторыми.

По итогам 1963 года меня признали лучшим спортсменом-автомобилистом республики и наградили вымпелом.

1964

1964 год начался с неудачи – забегая вперед, скажу, что они преследовали меня весь год. На всесоюзное зимнее командное ралли от общества «Калев» было решено выставить две команды: «Калев-I» на «Москвичах» и «Калев-II» на «Волгах», – по три автомобиля в каждой. Разрешалось заявлять по четыре автомобиля, что давало преимущество, хотя в зачет шли результаты только трех. В команду «Калев-I» вошли экипажи Велло Мяэотс – Олев Лийберг, Рихо Майпуу – Ильмар Пелло и Вайдо Куузик – Р. Куускемяэ – в основном спортсмены с автобазы Министерства здравоохранения. В команде «Калев-II» были мы с Юссом, Вальдо Мяги – Калью Нурме и Николай Сябер – Фавес Фрейдин с автобазы Совета Министров. Четвертый равный по силам экипаж для своей команды мы не нашли.

¹⁶ Фактически глава «"Эстония" и кольцевые гонки» предшествует главе «Воспоминания о ралли».

В ралли стартовало сорок шесть команд, из них девять из Эстонии. Старт вновь давался в виде звездного сбора из шести городов: Москвы, Ленинграда, Таллина, Риги, Вильнюса и Чернигова. Две команды «Калева» отправились на старт в Вильнюс. Мы хотели ознакомиться с литовскими дорогами и надеялись, что у нас будет возможность попрактиковаться в дополнительных соревнованиях. Такой возможности, правда, не представилось, так как мы прибыли на место слишком поздно, всего за день до старта, и никакую разведку произвести не смогли.

Старт звездного сбора был дан в Вильнюсе, и, преодолев 575 км, команды достигли Подольска¹⁷, чтобы вместе двигаться дальше в направлении Даугавпилс – Укмерге к Вильнюсу, где производилось оформление документов участников и технический контроль автомобилей и располагался закрытый парк.

Основная часть ралли началась с дополнительных соревнований. Это был, во-первых, двухкруговой заезд на скорость по ледяной дорожке ипподрома. Мы стартовали командами с десятисекундными интервалами. Затем последовал слалом. Оба дополнительных соревнования мы прошли удовлетворительно. Здесь следует заметить, что применение шипованных шин и цепей противоскольжения не допускалось.

Первый удар обрушился на нашу команду на километровом подъеме на холм, где Мяги с Нурме вылетели с дороги и «сели на брюхо» в снегу. Нам пришлось всей командой вытаскивать их оттуда, но для этого нам с Юссом пришлось мчаться обратно, так как мы уже закончили соревнование, и притом с четвертым абсолютным результатом. Когда вычислили общее время нашей команды, затраченное на прохождение этого соревнования, выяснилось, что в норму мы не уложились и тем самым потеряли все надежды завершить ралли на призовом месте.

Первый круг (435 км) пролегал по заснеженным, с крутыми подъемами и спусками, узким дорогам. На одном спуске в крутом повороте навстречу нам попался автобус; я едва успел затормозить, а вот Мяги с Нурме это не удалось. Чтобы избежать столкновения с нами, они повернули налево, в кювет. Он оказался неглубоким и, поняв это, они проехали с разгона слева, не задев ни нас, ни встречный автобус, и вернулись на дорогу. Мы с Юссом этого не заметили и, когда автобус проехал мимо, очень удивились, увидев их впереди себя. В командных соревнованиях случается всякое.

На кольцевой трассе Качергине, где проходили километровые заезды на скорость, последняя машина нашей команды – Сябер с Фрейдином – отстала на старте из-за слишком сильного нажатия на газ на обледенелой дороге, и мы показали скромный результат.

Затем последовал 5,3-километровый заезд на скорость в окрестностях Капсукаса¹⁸. Мы стартовали в темноте, а перед нами дали старт первой команде Московского автомобильного завода (АЗЛК)¹⁹. Мы прошли едва ли километр, когда на вершине одного подъема кто-то замахал нам руками, прося остановиться. Выяснилось, что на спуске, следовавшем за подъемом, где дорога делала крутой поворот направо, один из «Москвичей» врезался в снежный вал на обочине. Общими усилиями мы вытащили его на дорогу, но в норму времени мы снова не уложились. Наш протест о том, что мы показали такой плохой результат из-за шедшей впереди команды, судьи оставили без внимания.

К полуночи мы достигли Вильнюса. Дозаправка и обмен контрольных карточек заняли сорок минут, а затем мы отправились на тот же круг, только в противоположном направлении. Первым дополнительным соревнованием был командный подъем на холм. На этот раз мы с Юссом врезались в повороте в сугроб. Хотя нам и удалось оттуда выбраться, но девять штрафных баллов мы на этом заработали.

Следующие дополнительные соревнования стали последним гвоздем в крышку нашего гроба. Снова перед нами оказалась машина, вылетевшая в сугроб, – на этот раз латвийской команды. Сообща мы с большим трудом вытащили ее оттуда, но они теперь, идя впереди, задавали нам темп. В результате мы ни за что ни про что получили 23,3 штрафных балла. Если бы этого не случилось, мы завершили бы соревнования на одиннадцатом месте. Теперь же мы опустились на двадцатое.

¹⁷ Полоцка?

¹⁸ Ныне Мариямполье.

¹⁹ До 1968 года – МЗМА.

В конце второго круга, на выезде из Каунаса, автомобиль Сябера и Фрейдина в плотном тумане врезался в телегу с картофелем. Телега развалилась на части, картофель рассыпался по дороге, но хуже всего было то, что пострадал радиатор машины. Мы прождали полтора часа, пока на место не прибыли автоинспекторы, провели дознание и разрешили ехать дальше. К счастью, по пути в Вильнюс наше отставание аннулировали, и мы могли продолжить участие в ралли.

Третий круг (164 км) начался с комплексных соревнований на стадионе: два с половиной круга по ледовой дорожке, замена колеса на льду, ледовый слалом. Это все было тем сложнее, что вокруг было совершенно темно. Осветить что-нибудь мог только ближний свет фар, но замену колеса последней машины все равно пришлось делать в темноте. Участники могли сами выбирать, какое колесо менять на запасное. Мы выбрали левое переднее, так как до него было ближе бежать. Вся команда была на одном уровне и показала четвертое время.

Возвращаясь обратно в Вильнюс, мы снова выполнили уже знакомый подъем на холм, а перед закрытым парком в Тракае прошли двухкилометровый скоростной участок. Все это мы преодолели неплохо. В Тракае мы заночевали в пионерском лагере, где были слишком короткие кровати, но так как мы до смерти устали, то отлично выспались и в них.

Ралли выиграла команда вильнюсского таксопарка, второй была команда таллинского таксопарка. Первая команда «Калева» заняла девятое место, вторая – двадцатое. Всего из сорока шести стартовавших финишировало тридцать команд. В зачете республик Эстония стала второй, а в зачете спортивных коллективов автотоклуб ДСО «Калев» – также вторым.

К чемпионату Эстонской ССР 1964 года мы готовились особенно тщательно. Ралли проходило в разгар лета. Мы с Пурретом решили участвовать в классе специально подготовленных автомобилей на «Волге», так как на ней оставался двигатель с прошлогодних соревнований. Мы разобрали его, проверили – все как будто было в порядке. За день до старта мы выехали на шоссе Мяннику для регулировки машины. Когда на второй передаче я нажал на газ и двигатель вышел на максимальные обороты, раздался громкий треск и что-то вылетело через кожух сцепления в салон. Мы оба испугались, так как двигатель ревел на полных оборотах, а скорость машины падала. Остановившись и разобравшись, что случилось, мы выяснили, что маховик двигателя и сцепление разлетелись на куски. Несколько маленьких осколков пробили кожух сцепления, но это погасило их энергию, и мы не пострадали. На этом моя возможность принять участие в республиканском чемпионате и закончилась, так как за полдня привести автомобиль в порядок было бы невозможно.

В июле 1964 года мы с Юссом приняли участие в традиционном ралли «Валгеранд», проводившемся автобазой Министерства здравоохранения уже в пятый раз. В Валгеранне, в окрестностях Пярну, каждый год для работников автобазы министерства организовывались дни спорта и летнего отдыха с занятиями различными видами спорта, в том числе и автомобильным ралли. Участники съезжались на самых разных машинах: как на спортивных, так и на рабочих, – а к участию допускались как мастера спорта, так и второразрядники и даже спортсмены без разряда. Ралли относилось к группе двухдневных, его дистанция была не менее 1200 км. Трасса проходила целиком по территории Эстонии. Зачет велся в двух классах: на «Москвичах» стартовало пятнадцать экипажей, на «Волгах» – тринадцать. Движение отслеживалось на двадцати семи контрольных пунктах. Различных дополнительных соревнований было двенадцать. Мы стартовали на «Волге» и заняли второе место вслед за Людвигом Кырге с Юри Каазиком.

XIV ралли «Тысяча озер» 1964 года

Незадолго до ралли «Валгеранд» в спортивный отдел Центрального комитета ДОСААФ Эстонской ССР пришла телеграмма из Москвы о том, что экипажи Альфред Саарм – Уно Аава и Вальдо Мяги – Калью Нурме, а также Александр Тыкке включены в состав команды Советского Союза для участия в финском этапе чемпионата Европы – ралли «Тысяча озер»²⁰. Ралли проводилось 14-16 августа 1964 г. Также сообщалось, что автомобили для ралли мы получим в Центральном автотоклубе в Расторгуево. За нашим автомобилем в Москву отправился Альфред; он вернулся с темно-серой «Волгой» ГАЗ-21 в экспортном исполнении. Подготовку машины мы с Альфредом вели на его рабочем

²⁰ В исходном эстонском тексте «Juväskylä ralli», но здесь и далее употребляется более привычное русскоязычному любителю ралли название «Тысяча озер».

месте в гараже Министерства внутренних дел на улице Сууртюки. Нам помогал также Йоханнес Пуррет.

Приготовлениям к финскому ралли мешала моя свадьба 22 июля 1964 г., так как на следующий день я должен был ехать в Москву. Вечером накануне свадьбы, часам к десяти, машина была готова, и я решил отвезти Юсса в Тарту – два часа туда, столько же обратно, и еще пару часов перед регистрацией я смогу отдохнуть. Заодно я мог испытать автомобиль на дороге. У меня не было никакого вечера холостяков, как это принято делать перед свадьбой, – автомобили и спорт были важнее!

Дорога до Тарту прошла успешно, но на обратном пути около Пуурманни я почувствовал, что спускает заднее колесо. Я остановился, чтобы заменить его. Достав из багажника запасное колесо, я обнаружил, что оно тоже спущено. Что делать? Периодически подкачивая колесо, я доберусь до Таллина к утру, если вообще доберусь. Была ночь, машин на дороге было мало, и попросить помощи было не у кого. Я накачал спускающую шину до отказа и поехал обратно в Тарту, рассчитывая в тамошнем таксопарке привести колесо в порядок. К таксопарку я подъехал с практически пустой шиной, хотя в пути мне пришлось подкачивать ее еще раз. С помощью местного работника (не помню, сколько я ему заплатил) я привел в порядок оба колеса и отправился в обратный путь в Таллин.

В то время Тартуское шоссе проходило через деревню Синикюла (около 25 км от Тарту). По дороге до этой деревни я практически засыпал и потому ехал очень медленно. Я чувствовал, что больше не выдержу и что мне надо поспать. Я остановил машину в Синикюле у сельского магазина. Проспав около двух часов, я поехал дальше. Перед самым Таллином, около Вайды, у меня снова слипались глаза – так сильно, что я проспал на придорожной стоянке еще с час.

До Таллина я добрался в восемь часов утра. Я вымыл машину дочиста, побрился, надел костюм и повез свою невесту в загс исполкома Харьюского района на улицу Лауристини (Роозикранци) регистрировать наш брак. Так я стал женатым человеком. Моя мама, Эви и брат Хелле Рейн были свидетелями. Вечером мы устроили небольшое свадебное торжество в квартире Эви на улице Кристийне. На следующий день мы собрались с друзьями в ресторане гостиницы «Таллин» и решили, что ровно через месяц, когда я вернусь из Финляндии, мы снова встретимся в ресторане.

Вечером состоялся торжественный отъезд из Таллина на ралли. Проводить нас на площадь Победы собралось на удивление много друзей: Людвиг, Юри, Ильзе, Марет, Питку и даже Йоханнес Кангро, который пожелал нам «гвоздя в шину» и «чтобы края кюветов были мягче». В дорогу каждому дали маленькую «невесту» (куклу) в национальном наряде, а чтобы мы не грустили – еще две бутылки трехзвездочного армянского коньяка. После этого мы отправились в Москву.

В Центральный автомотоклуб в Расторгуево вызвали всех членов советской команды, отправлявшихся на ралли «Тысяча озер». На «Москвичах-403» шли экипажи Вальдо Мяги – Калью Нурме, Владимир Локтионов – Вадим Егоров, Юрий Лесовский – Александр Тыкке, а также Александр Маренков, напарник которого Мауно Лайне ожидал его в Финляндии. На «Волгах» шли экипажи Вячеслав Мосолов – Леонтий Дегтярев, Александр Карамышев – Александр Бушманис, Петр Евстафьев – Гуннар Циммерман и мы.

Съездили мы и в Центральный комитет ДОСААФ в Тушино, где генерал армии Гетман призвал нас выступить хорошо. Раллисты, которые выступали в Финляндии ранее, сказали несколько содержательных, полезных и назидательных слов. Мы познакомились с главой команды – летчиком-истребителем, Героем Советского Союза генералом Сергеем Шевченко, который в своей речи призвал всех к порядку и дисциплине. Никаких самовольных действий, все надо было согласовывать с ним. Позднее, узнав его лучше, мы поняли, что он хороший и внимательный человек, но в автоспорте и ралли не понимает ничего.

Пару дней спустя мы колонной выехали из Москвы в Хельсинки, где на фирме «Конела» еще раз привели в порядок наши автомобили. Мы заменили амортизаторы на регулируемые «Кони», поставили двухточечные ремни безопасности, для чего пришлось сверлить дыры в днищах и закреплять зажимы ремней болтами.

В один из вечеров членов команды отвезли из Хельсинки на базу отдыха на берегу моря, где мы попарились в сауне, отведали жареных *saunamakkarat* («банных колбасок») и выпили финского пива. Предлагали и вино, но мы с Альфредом от него отказались.

Наутро после сауны мы отправились в Ювяскюля, где оставили машины на территории фирмы «Сисемяян Ауто», а сами разместились в гостиницы «Хоспитц» на главной улице города.

На следующий день мы получили документы и стартовые номера и могли начинать тренировки. На трассе мы встретились с финским раллистами и узнали, что они составляют для себя легенду на каждый скоростной участок, записывают каждый поворот, трамплин и прочие необходимые детали, что потом, на скоростных участках, позволяет идти быстро и без опаски. Штурман во время ралли читает легенду водителю, особо предупреждая об опасных местах. Для нас это было новостью. Во время тренировок мы тоже писали легенды на скоростные участки, которые выглядели довольно странно: разнообразные корявые наброски и ориентиры. К тому же у нас не было оборудования, с помощью которого можно было с десятиметровой точностью отслеживать прохождение скоростного участка с самого старта. Правда, мы отмечали положение ориентиров по километражу, чтобы знать свое местоположение, но спидометр находился перед водителем, а не перед штурманом. В чтении легенды во время ралли все же был какой-то толк, но, как позже выяснилось, для нас с Альфредом – нет. Причиной отсутствия легенды был тот факт, что «генерал» не позволял нам ездить быстро. Из-за его мудрости нам оставалось только упражняться в прохождении отдельных поворотов и затем сводить все вместе. Тренируясь таким образом, мы не получили надежную легенду, и позднее, во время ралли, заплатили за это.

Всего в ралли «Тысяча озер» принимало участие сто четырнадцать экипажей, из них шесть – на ГАЗ-21 и пять – на «Москвичах-403». На двух «Волгах» стартовали финны Матти Колехмайнен – Ээро Колехмайнен и Тууре Вуори – Аулис Линдберг. Старт был дан в четыре часа дня в порядке стартовых номеров с минутными интервалами. Наш номер был 99, и стартовали мы в 17.39. Перед стартом мы с Альфредом договорились, что скоростные участки проедет он, так как я был лучше в качестве штурмана. Первым скоростным участком был подъем на холм Харьюмяэ в Ювяскюля. На этот участок у нас легенды не было, так как тренировки там были запрещены, но вечером мы прошли его пешком несколько раз. Своим временем на этом участке мы остались довольны.

Пару следующих скоростных участков мы также прошли неплохо; так продолжалось до четвертого участка длиной 6 км. Мы вошли в S-образный поворот. Было еще довольно светло, чтобы мы видели поворот и мост в отдалении. Плавный левый поворот мы прошли хорошо, но в крутом правом повороте, на подходе к узкому мосту, скорость была слишком высока. Альфред попытался совладать с машиной, но на мосту она вдруг пошла поперек дороги, пробила перила и упала в реку носом вниз. Мы тяжело рухнули с двух-трехметровой высоты – сначала на нос, а потом на крышу вверх колесами. Помню, как за окном с журчанием бежала вода, но внутрь машины не проникала. Я услышал, как кто-то из зрителей крикнул: «Поставим "Волгу" на колеса!», и вот машина заколебалась и мгновение спустя опустилась на колеса. Мы с Альфредом вопросительно посмотрели друг на друга, затем он повернул ключ, двигатель заработал, он включил первую передачу, и, выбравшись на дорогу, мы продолжили заезд. Позади слышались ликующие возгласы финнов. Когда мы добрались до финиша скоростного участка и отметили контрольную карту, Альфред понял, что с передними колесами что-то не так: при езде прямо приходилось сильно выкручивать руль влево, иначе автомобиль тянуло вправо. На первой же заправочной станции мы подняли его на подъемник и увидели, что правая часть подрамника и рычаг подвески погнуты. Но мы все же решили продолжить ралли.

Ночь прошла в раллийном ритме. Мы видели, что Мосолов с Дегтяревым вылетели с дороги в одном из поворотов, разбили автомобиль о дерево и сошли с дистанции. На старте следующего, шестнадцатого СУ (9 км) у нас было немного времени, и Альфред отлучился по делу в лес. Вернувшись, он надел шлем, а садясь в автомобиль, должен был застегнуть и ремни безопасности. Сделал ли он это, я не знаю. Мы ушли на скоростной участок. Было пройдено уже полпути, когда мы достигли трамплина с правым поворотом, на котором автомобиль на большой скорости взлетел в воздух, и колеса потеряли контакт с дорогой. Рухнув обратно на дорогу, машина пошла боком вперед, перевернулась несколько раз через крышу и упала на левый бок. Я вылез через проем разбитого лобового стекла и увидел, что Альфред остался под машиной – голова с одной стороны, а ноги видны с

другой. Я во весь голос закричал стоявшим в повороте зрителям, прося помочь вытащить Альфреда из-под машины. Помощь тут же прибыла, и вместе мы перевернули «Волгу». Мы положили Альфреда с другой стороны придорожной канавы и поставили машину в безопасное место. Уже приблизился следующий экипаж и начал было тормозить, но я показал ему табличку с красным крестом, и он помчался дальше. Вскоре со старта прибыла «скорая помощь», которая отвезла Альфреда в больницу. На лечении он находился три недели.

Я остался ожидать последних участников и прохождения вслед за ними судейской машины, а пока осматривал свою. Двигатель работал, капот можно было закрыть, двери тоже закрывались, так что ехать было можно. Но машина выглядела ужасно: крылья, двери и крыша были смяты и покорежены, разве что заднее левое крыло осталось неповрежденным и гладким. Вскоре проехали судьи, открывшие дорогу для движения. После короткой беседы с ними я отправился обратно в Ювяскюля в мастерские «Сисемьян Ауто». Ночью я чувствовал боль в спине и не мог заснуть. По-видимому, я получил какую-то травму спины. Об этом я никому не сказал.

На следующее утро наш автомобиль отбуксировали на кузовной стенд мастерских «Сисемьян Ауто», где выпрямили правую часть подрамника и даже сделали ее на два сантиметра длиннее. На вопрос, почему, мне ответили, что металл смялся и сдвинулся назад. Также заменили рычаг подвески, отрегулировали сход и развал передних колес, выправили проем лобового стекла и вставили в него новое стекло. Автомобиль был готов к возвращению домой.

Рассматривая и сравнивая позже протоколы ралли, я увидел, что после трех первых скоростных участков мы опережали экипаж Карамышева на двадцать три, а Евстафьева – на тридцать секунд, из чего следовало, что мы шли слишком быстро, и это послужило причиной аварии на четвертом скоростном участке. То же самое повторилось и перед второй аварией на шестнадцатом скоростном участке. На своей поврежденной машине на СУ-14 мы были на тринадцать секунд быстрее Карамышева и на пятнадцать – Евстафьева, как и на СУ-15 – на четыре и двенадцать секунд соответственно. Мы снова взяли слишком быстрый темп.

При возвращении домой на границе Финляндии и СССР мой автомобиль досматривали тщательнее, чем другие. Руководители команды отозвали меня в сторону и спросили, есть ли у меня с собой что-нибудь для передачи кому-либо в Таллине. Мне пришлось сознаться: да, есть маленькая посылка, сувенир для друга – Юхана Сейна, – который передали мне его знакомые в Финляндии. Я показал посылку – в бумажной упаковке была маленькая стеклянная пепельница с гербом Ювяскюля. Меня спросили: разве я не знаю, что провоз посылок через границу запрещен? Я об этом, разумеется, знал, но не решился отказать финнам. Я получил нагоняй и думал уже, что за границу меня больше не выпустят. Позднее в Таллине я дважды ходил по поводу этой истории на улицу Пагари²¹ беседовать с работником госбезопасности. Напрашивался вопрос: кто из нашей команды мог видеть, как я принимаю посылку для передачи в Таллин, и доложить об этом руководству? Многие видели, как я беседую с финнами в вестибюле гостиницы, но что я беру у них ту маленькую пепельницу?..

Перед Выборгом на дороге с односторонним движением мотоциклист, шедший прямо передо мной, вздумал развернуться. Чтобы избежать столкновения, мне пришлось повернуть налево, чтобы проехать между бетонным фонарным столбом и мотоциклом. Я уже миновал мотоцикл, когда почувствовал, как что-то тянет машину прямо на столб. Оказалось, что я зацепил задним бампером за растяжку столба. Пострадало крыло – то единственное, которое оставалось целым после аварии. После этого моя машина была помята везде, где только можно. Карамышев с Бушманисом видели этот инцидент, притормозили и заставили мотоциклиста остановиться. Они хотели наподдать ему хорошенько, но ограничились порцией русских ругательств.

В Ленинграде мне разрешили ехать сразу в Таллин: отгонять в Москву машину в таком состоянии не было смысла. Я ехал и размышлял, как я на таком автомобиле после аварии буду въезжать в Таллин – лучше подожду где-нибудь в лесу, пока не стемнеет. Так я и сделал. Перед Раквере я остановился в какой-то роще и пару часов поспал, а с наступлением темноты поехал дальше по направлению к Таллину. Прежде всего я отправился домой на улицу Кристийне и с удивлением обнаружил, что квартира заперта и дома никого нет. Тогда я поехал на улицу Луизе к маме с папой, взял

²¹ На этой улице размещался КГБ Эстонской ССР.

у них запасной ключ и вернулся домой. Я уже засыпал, когда в полночь домой явились моя молодая жена, от которой пахло шампанским, и сестра Эви. На мои сердитые вопросы, где они были, последовал встречный вопрос: «А ты где был? Мы ведь договаривались, что через месяц после свадьбы встретимся с друзьями в ресторане гостиницы "Тооме". Это сегодня!» А я забыл! Так завершилось мое первое выступление на этапе чемпионата Европы – ралли «Тысяча озер».

Чемпионат СССР 1964 года

Чемпионат СССР 1964 года по автомобильному ралли проходил осенью в Армении по горным дорогам Закавказья. Старт и финиш спортивной части ралли находились в столице – Ереване. Общая протяженность ралли была свыше 5000 км.

Эстонцы отправились на звездный сбор из столицы Украины – Киева. Старт был ночью, в проливной дождь. Стоявший в палатке у обочины дороги судейский стол был едва освещен. Мы предъявили контрольную карту, в которую судьи вписали время старта, и ушли на трассу.

Все шло нормально до тех пор, пока мы не достигли окрестностей армянского озера Севан. Была прекрасная солнечная погода, время шло к вечеру. С возвышенности мы увидели впереди озеро, а в отдалении – несколько стоящих раллийных автомобилей. Я посчитал, что их экипажи просто коротают время. Мы проехали мимо и, к своему испугу, увидели, что организаторы ралли установили скрытый пункт контроля времени (СКВ). Мы знали, что по правилам соревнований СКВ на маршрутах звездного сбора быть не должно, так что участники обычно шли быстрее установленной средней скорости, чтобы иметь на всякий случай время в запасе – например, чтобы заменить колесо. Мы получили отметку в контрольной карте, согласно которой нам начислялись штрафные баллы за превышение средней скорости – кажется, двадцать баллов. Я написал в судейской карточке отметку «протест», так как намеревался в штабе соревнований в Ереване опротестовать этот штраф. Но там мой протест, как и протесты остальных, не приняли во внимание, так как в Киеве у судейского стола якобы должны быть уведомить участников о размещении СКВ на трассе звездного сбора. Тамошние судьи, однако, не потрудились это сделать, и все эстонские экипажи, кроме Альфреда Саарма с Александром Тыкке, получили штрафные баллы. Александр Тыкке, увидев вдалеке группу стоящих автомобилей, остановился в отдалении и пешком пошел выяснять, в чем дело. Увидев СКВ, он помчался обратно к машине, рассчитал точное время прибытия и таким образом избежал штрафа. Мы проклинали украинских судей, но были вынуждены смириться со штрафными баллами.

Больно ударила по нам и другим раллистам и некомпетентность армянских судей. Ночью на одиночном круге я подъехал к старту скоростного участка и увидел множество ожидавших старта автомобилей и стоявших около них водителей. В ответ на мои вопросы, в чем дело и почему они так шумят, выяснилось, что судьи не отмечают в контрольных картах время прибытия участника на старт скоростного участка, а проставляют только время старта. Этим они фактически подтверждали, что водитель на старт скоростного участка опоздал. Я отправился сам разьяснять судьям, как им согласно правилам следует себя вести в данном случае, но был обруган по-армянски с добавлением русского мата – единственного, что я понял из всей этой речи. Я попросил у судей карточку, чтобы вписать в нее свой протест, но ее мне не дали.

В момент старта, когда мне протянули карточку для отметки времени старта, я все-таки написал на ней, что протестую против отсутствия отметки времени прибытия на старт, и отдал карточку обратно судье. Последовала еще одна речь по-армянски, но стартовый флаг поднялся, и я умчался в ночь, на узкие горные дороги.

В штабе ралли мне снова не удалось добиться справедливости, однако у Пуррета на его круге сложностей с судьями не возникло. Позднее результаты этого скоростного участка аннулировали, так как протестов было слишком много. Сколько экипажей сошло на скоростном участке из-за этого происшествия, я не знаю, но один разбитый в аварии автомобиль нам показали.

На армянских дорогах были и приятные минуты. На одном из кругов, когда мы спустились с гор, местные деревенские жители стали подавать нам знаки, чтобы мы остановились. Мы затормозили у стоявшего на обочине дороги стола. За ним сидели важный на вид молодой парень-армянин, седобородый старик и деревенская девушка в национальной одежде, которая протянула нам в окно на подносе местный хлеб – лаваш – и стопку самогона. Хлеб мы взяли, а от крепких напитков отказались,

даже не попробовав. Таково было гостеприимство местных жителей и их понятия об автомобильном ралли.

Так проходило это закавказское ралли, по итогам которого мы с Пуру-Юссом заняли десятое место. Ни один экипаж из Эстонии на пьедестал почета не попал, что случилось впервые в истории чемпионатов СССР. В командном зачете Эстонии и АМК ДСО «Калев» также не было в тройке сильнейших.

И все-таки у нас с Юссом была возможность привлечь к себе внимание собравшейся раллийной публики и участников, когда мы на правах прошлогодних победителей поднимали флаг соревнований – это был, кажется, флаг Армянской ССР. По окончании ралли флаг спускали Георгий Заргарян²² и Георгий Терманиян из ереванского ДОСААФ. В зачете республик лучшей была Армянская ССР – помогли «родные стены».

Монте-Карло

В один из последних дней октября 1964 года мне позвонили из спортивного отдела ДОСААФ Эстонской ССР и сообщили, что меня и Гуннара Хольма вызывают в Москву, в Центральный автотоклуб, в связи с участием команды СССР в январе 1965 года в XXXV ралли «Монте-Карло». В клуб надо было прибыть на следующий день.

Я отпросился с работы и сходил в спортивный отдел ДОСААФ за увольнительными для себя и для Гуннара. Его поиски я начал со стоянок такси в центре города. Гуннар был водителем такси, и в таксопарке мне сказали, что он в тот день работал. Я отправился ждать его на стоянку такси у детской больницы, находившейся в начале Нарвского шоссе. Наконец он приехал на обед. Нам надо было быстро оформить освобождение от работы, собрать вещи, купить билеты на поезд и сделать многое другое, но мы все-таки успели на вечерний шестичасовой московский поезд.

На следующее утро, едва мы приехали в Центральный автотоклуб в Расторгуево и бросили свои вещи на кровати в общежитии, было уже пора садиться на автобус и ехать на Горьковский завод за автомобилями. С нами поехал также Александр Карамышев из Латвии, которого я хорошо знал. К вечеру мы приехали в Горький и разместились в скромной гостинице. На следующее утро мы отправились на завод, чтобы выбрать автомобили на тамошней площадке готовой продукции. Выбор был большой: вокруг стояли сотни «Волг» всех цветов. Мы стали советоваться, какой цвет выбрать. Предлагали синий, я предложил розовый, но в конце концов мы взяли автомобили солидного черного цвета. Сразу же отправились в обратный путь, причем первые сто километров мы должны были ехать – а по существу, тащиться – очень медленно. Дальше можно было уже идти на 80 км/ч. Поздно вечером мы приехали в Расторгуево. На следующее утро нам разъяснили наши задачи, связанные с участием в ралли. Прежде всего, один член каждого экипажа, участвующего в ралли, должен принять участие в составлении легенды на запасном автомобиле, который у него должен быть. Автомобили, полученные с завода, другой член экипажа должен в это же время готовить к ралли. Для составления легенды отправлялись Карамышев и Сезеневский из Латвии, Щавелев с московского АЗЛК²³, Добровольский с Горьковского автомобильного завода, Хольм, я, начальник Центрального автотоклуба Александр Ипатенко и переводчик Юрий Брянский, владевший французским, итальянским и испанским языками. Меня мучил вопрос: с кем я буду стартовать в ралли «Монте-Карло», кто будет моим напарником? Гуннар поедет с Хансом Рюютелем. А я? С Альфредом Саармом?

Вернувшись в Таллин, я отогнал свой автомобиль на авторемонтный завод, а Гуннар свой – в таксопарк. Там нам обоим могли помочь с их подготовкой коллеги. Для поездки в Монте-Карло мы с Гуннаром получили в таксопарке «Волгу» ГАЗ-22 с кузовом «универсал» и через неделю вернулись в Центральный автотоклуб. Там мы узнали, кто еще едет составлять легенду. В первой «Волге» ехали Карамышев, Ипатенко и Брянский, во втором автомобиле – «Москвиче-408» – Щавелев и Сезеневский, в третьей «Волге» – мы с Гуннаром и в четвертой «Волге» – Добровольский и Понизовкин (технический руководитель команды).

²² Генрих Заргарян.

²³ До 1968 года – МЗМА.

Далее я частично использую свои заметки, сделанные во время составления легенды, и пишу по возможности подробнее, как мы с Гуннаром открывали для себя капиталистический быт.

29 ноября 1964 г. в 10.15 четыре автомобиля выехали из Центрального автотоклуба в Расторгуево. На спидометре нашего автомобиля было 12126 км. Погода была снежной, туманной, температура ноль градусов. До места старта в Минске мы должны были добраться за день. Для шедшего с нами опытного образца «Москвича-408» это заодно был и испытательный пробег – эту модель на АЗЛК тогда как раз собирались запускать в серийное производство. В Минск мы прибыли поздно вечером, потеряв на заправке в пути много времени: на заправочной станции был обеденный перерыв, хотя на будке было написано большими буквами: «Открыто круглосуточно». Вечером мы пошли ужинать в ресторан «Радуга». Нас в тренировочных костюмах впускать не хотели, пока администратор не отвел нас к дальнему столику в углу возле кухни. В ресторане оглушительно играл джаз и публика кружилась в ритме твиста. Гуннар чувствовал себя неважно и решил поправить здоровье вином, но его тут же вырвало. Еще мы сходили на железнодорожный вокзал позвонить домой – ждать междугородного соединения из гостиницы пришлось бы несколько часов. Спать мы легли в час ночи.

30 ноября в 5.00 прозвенел будильник. Мы спали всего четыре часа. Выехали в 5.45 и сразу отправились на место старта, где приняли за ноль показание спидометра – 12870 км. Погода была по-прежнему дождливой, и асфальт очистился. Дальше мы шли уже в темпе ралли, записывая легенду. Гуннару было лучше, и он первым сел за руль. В двенадцать часов мы прибыли на контрольный пункт на польской границе, перед этим остановившись в Бресте для заправки, обеда и последних покупок. Погода была пасмурной и теплой, снега не было нигде. Прохождение польской границы трудностей не составило, если не считать иронических замечаний Ипатенко относительно работы пограничников и таможенников.

В 13.35 мы прибыли в Варшаву, где отыскивали Польский автотоклуб. На спидометре было 13413 км. Шел мокрый снег. Мы стояли и разглядывали проходивших людей, монашек, красивых женщин в черных или красных чулках и туфлях на высоком каблуке. У школьников на левых руках были номера школ.

1 декабря, вторник, 8.45. Всю ночь ехали по дороге из Варшавы в Познань, сменяя друг друга за рулем. Поляки приготовили нам порядочное испытание – очень извилистые дороги второй категории, на которых было сложно выдерживать в среднем даже 60 км/ч, а что будет, когда дорога вдобавок станет скользкой? Мы попали в плотный туман и шли со средней скоростью едва 40 км/ч. Шеф (Ипатенко) в одном из поворотов съехал с дороги, и мы вытаскивали его автомобиль из канавы. Дороги в Польше содержались в хорошем состоянии, имелись километровые столбы, благодаря чему ориентироваться было просто.

Пообедали консервами – одна банка рубленого мяса и полтора батона хлеба. Главным едоком был я, а Гуннар поел впервые за два дня.

В 13.25 приехали в Кудову – пропускной пункт на границе Польши и Чехословакии. На спидометре было 14438 км. Погода была ясной, а горные дороги были покрыты снегом. Я сообразил, что взял с собой слишком мало фотопленки, и пришлось беречь ее для Франции. У всех вызывал интерес «Москвич-408», смотревшийся по-настоящему стильно. С польской стороны обменяли деньги: за десять наших рублей девять чехословацких крон сорок геллеров.

Шли по возможности вплотную друг к другу в быстром темпе до Праги. Гуннар явно наслаждался чистотой и опрятностью Чехословакии. Повсюду еще шла уборка овощей, самолеты опрыскивали поля удобрениями. В дороге встретились с уважительным отношением водителей друг к другу. Погода была теплой, снега не было.

В Праге остановились в гостинице «Интерхотел Палас» в двухместных номерах. Мы переоделись и отправились ужинать. У двери ресторана мы посмотрели на цены – они были слишком высоки. Мы быстро отыскивали отличную закусочную под названием «Корона». Начали ужин чешским пивом, затем съели суп, гуляш и снова выпили пива. За все это мы заплатили семь крон. Потом прогулялись по магазинам. Спать легли рано, в девять вечера.

2 декабря. Будильник в 7.00. Мы выставили свой багаж в коридор, откуда работники гостиницы отнесли его к автомобилям. Ключи от номера мы отдали носильщику. С таким доверием в Советском Союзе мы не сталкивались: всегда приходилось сдавать номер горничной, проверявшей, на месте ли полотенца и прочее.

Перед отъездом снова сходили перекусить в «Корону». Вкусный суп с рогаликами, кофе и ломтик кекса – за все заплатили 4.90, из этого семьдесят пять геллеров за кофе и одну крону за кекс.

Мы взяли направление на границу Чехословакии и ФРГ по шоссе Прага – Пльзень. Повсюду лежал снег, был легкий снегопад, температура ноль градусов. Местность была гористой. Стекла попадавшихся навстречу автомобилям запотели, а у «Волг» они были чистыми.

К границе прибыли в 11.30, пройдя 164 км. Чехословацкие пограничники были приветливы, проверяли нас поверхностно и пожелали нам счастливого пути в капиталистическую страну.

С немецкой стороны нас встретил человек типично немецкой наружности, который, уперев руки в бока, при помощи свистка указал, где нам надо остановиться. После этого он спросил, есть ли у нас вино и сигареты; получив отрицательный ответ, он оформил документы и разрешил ехать дальше.

Сразу бросилась в глаза любовь немцев к порядку – дома опрятны, поля словно в образцово-показательном хозяйстве, дороги ровные, обочины чистые. Мы встретили человека, который вручную мыл придорожные столбы – и это действительно было полезное дело, ведь невымытые отражатели не светились бы.

Перед Нюрнбергом мы сделали на съезде с автобана небольшую остановку, чтобы решить, ехать ли через город или обойти его по автобану. Поехали через город. Нюрнберг был необыкновенно красивым и современным городом с идеальными указателями названий улиц. Чувствовалось, что тот, кто ехал через город, тут просто не мог ошибиться. Удивляло большое количество автомобилей, двигавшихся по улицам и стоявших вдоль тротуаров. Перед учреждениями и предприятиями были большие стоянки для сотрудников, заполненные автомобилями самых разных марок. Во время движения ощущалось большое уважение водителей друг к другу. Пешеходы переходили улицы только по разрешающему зеленому сигналу светофора. За 127 км до Франкфурта мы снова выехали на автобан. Шли в третьем ряду со скоростью 100 км/ч, первый и второй предназначались для грузовиков и других тихоходных транспортных средств. Слева нас обгоняли более быстрые автомобили, шедшие на скорости 130-150 км/ч. Машины шли на расстоянии друг от друга, может быть, в пару десятков метров. Замечательными были дорожные указатели: предупреждения о съезде с автобана начинались за километр, затем повторялись в шестистах, четырехстах, двухстах и ста метрах от съезда. Чтобы выехать на автобан со второстепенной дороги, надо было лишь включить указатель левого поворота, и тот, кто шел в первом ряду, пропускал тебя.

Достигнув съезда «Франкфурт – север», мы съехали с автобана. Через сорок километров свернули на заправочную станцию – гостиницу «Бензинхайм», где остались на ночлег. Гостиница была почти пуста, лишь несколько водителей грузовиков пили в баре пиво и смотрели телевизор. Мы поужинали и тоже выпили пива «Эйхбаум Апостель». При заказе пива я получил возможность воспользоваться своими полузабытыми познаниями в немецком языке. В двухместных номерах было холодно, но под пуховым одеялом я быстро согрелся в кровати. Было 21.30.

3 декабря. Одометр показывал 14133 км. Будильник в 7.00. Мы отогнали автомобили в гостиничный гараж для мойки и заправки, а сами в это время позавтракали. На заправочной станции в продаже было все, что только нужно для автомобиля и что не нужно: карты дорог, масла, охлаждающие жидкости, оплетки для руля, спинки сидений, шины и т. д.

По пути мы встретили несколько легковых и грузовых автомобилей американской армии, на которых были красные номерные знаки с белыми надписями: «USA 84756789». Рядом с дорогой располагался аэродром с самолетами и другая военная техника. Очевидно, здесь располагалась американская войсковая часть, при въезде в которую висели большие вывески с номером части. Никакой секретности, принятой у нас!

У дороги мы заметили несколько попавших в аварию автомобилей. Рядом с ними никого не было – по-видимому, их оставили, чтобы полиция или страховая компания их забрала. Заказывать вывоз автомобиля самостоятельно было бы дороже.

Внезапно началась метель, и движение на дороге замедлилось. У автомобилей зажглись габаритные огни, и они двигались со скоростью 30-40 км/ч. Мы хотели ехать быстрее, но этого не получилось – машины шли вплотную друг к другу, и обгонять было невозможно. Пришлось двигаться вместе со всеми. Вьюга становилась сильнее, дорога была покрыта льдом, многие автомобили остановились на обочине. Неожиданно наш замыкающий угодил в аварию: белый «Мерседес-220» врезался сзади в «Волгу» горьковчан, а та, в свою очередь, – в наш универсал. В результате столкновения у «Мерседеса» помялись решетка радиатора и левое крыло, разбилась фара, из радиатора ручьем бежала охлаждающая жидкость и заклинило переднее колесо. У «Волги» горьковчан была помята крышка багажника, а у нашей бампер вдавило в кузов. К счастью, после удара я сумел удержать машину от удара в шедший впереди автомобиль. Водитель «Мерседеса», немец, вышел, посмотрел на повреждения своей машины, «Волги» горьковчан и нашей, извинился по-немецки, вытащил из-за пазухи бумажник, вынул оттуда купюру в сто марок и протянул ее Добровольскому. Тот начал отнекиваться по-русски, что никаких денег ему не надо. Он открыл багажник своей «Волги», достал оттуда связанные веревкой кирзовые сапоги, ударил их каблуками по вмятине изнутри, и та выправилась. Так последствия аварии для «Волги» были ликвидированы. Немец, одетый в солидное драповое пальто, все-таки предлагал свои сто марок, но Добровольский их не взял. Советскому спортсмену не подобало брать деньги за такую маленькую вмятину. Мы оставили незадачливого немца у его разбитого «Мерседеса» у дороги и поехали дальше. Во время этого инцидента я снова смог попробовать в деле свой немецкий, выступая переводчиком. Беседа была несложной, и моего словарного запаса хватило. Позже мы подтрунивали над Добровольским, что ему следовало все-таки взять деньги – он сразу стал бы богатым человеком. Сто марок – это была большая сумма! К примеру, я купил себе свитер и заплатил только пять марок.

Дальше мы поднялись до уровня облаков, проезжая через городки, где кресты на колокольнях церковью виднелись сквозь облака. Витрины магазинов уже были оформлены по-новогоднему и полны товаров, но покупателей не было. Очень много было рекламы. Мы доехали до Бернкастеля, где склоны гор покрывали виноградники.

Мы ехали по берегу реки Мозель; одна деревушка следовала за другой, узкие улочки. В Трир вели две дороги, и мы разделились на две группы. На каждую дорогу должны были составлять легенду по два экипажа, чтобы потом сравнить их и выбрать наиболее удобный путь. Проезжая через какой-то город, мы увидели, что на главной площади уже стоит новогодняя елка, хотя было только начало декабря.

Мы подождали у железнодорожного переезда без дежурного, но со шлагбаумом, перекрывающим проезд. Поезд миновал переезд едва наполовину, как шлагбаум стал подниматься. Когда поезд прошел, переезд был сразу же открыт для движения. За то короткое время, что мы ждали, с обеих сторон собралась очередь больше чем в три десятка машин.

В двенадцати километрах за Триром мы пересекли границу Люксембурга. Немецкий пограничник помахал нам рукой: проезжайте без остановки. Границу Люксембурга мы тоже могли бы миновать, не останавливаясь, но остановиться все же пришлось. Пограничник в бельгийском мундире вышел из здания и махнул нам: езжайте дальше! Но мы все-таки подождали, пока он не подошел и не спросил, что мы хотим. Узнав, что мы русские и что в наши паспорта надо поставить штампы в месте пересечения границы, он ушел обратно в дом, принес штемпель и оформил паспорта. В это время автомобили без остановки пересекали границу в обоих направлениях.

По мере того, как мы двигались вперед, обстановка становилась более привычной для нас: немецкая чистота и порядок исчезли. Люксембург как город не представлял собой ничего особенного, обычное государство-город или город-государство. Много было неоновых огней. Перекрестки освещались желтыми фонарями, дававшими приятное ощущение домашнего уюта. Повсюду лежал снег. Мы, не останавливаясь, проехали Люксембург насквозь до французской границы. В наших визах было указано, что мы можем находиться во Франции в течение тридцати дней со дня въезда. Следовательно,

надо было поставить штампы с указанием даты въезда. Так мы и сделали. Французский пограничник поставил штампы в паспорта, и мы могли двигаться дальше. На часах было 20.30, дороги и улицы были пусты. Лишь в барах отдельных гостиниц светились окна. Перед одним из них в городе Стене мы сделали остановку. В баре сидели два или три человека, беседовавших друг с другом. Мы заказали кофе, так как намеревались ехать всю ночь. Тут же принесли крепкий натуральный кофе. В ресторане «Таллин» подавали такой же двойной кофе, но здесь в него можно было класть столько кусочков сахара, сколько хочется. Буфет был полон всяких напитков – разнообразные бутылки стояли в несколько рядов. Бар был комфортабельным и теплым – настоящее место для спокойного отдыха. Нас обслуживали три женщины – по-видимому, мать и две дочери. Мы пили кофе и разговаривали, никуда не спеша, так как в Париж мы намеревались въехать около полуночи.

В Реймсе мы заправились на станции «Эссо» и купили карты дорог. В это же время подъехал автомобиль французской армии, за рулем которого сидел чернокожий солдат. Громко сигналя, он потребовал, чтобы его автомобиль немедленно заправили. Мне бросилось в глаза, что заправщики во Франции не моют окна автомобилей.

Встречных машин не было, в городах и деревнях не было видно ни единого человека. Весь местный автопарк стоял без движения у тротуаров вдоль улиц. «Ситроены» лежали «на брюхе» – их гидравлическая подвеска позволяла это.

Меня удивило еще, что во Франции фары автомобилей были желтые, освещавшие дорогу хуже, чем белые. Но таковы были правила, действовавшие в стране.

На подъемах через каждые пятьдесят метров лежала открытая куча песка для общего пользования, а на крутых подъемах – даже чаще. Разделительные линии были выкрашены в желтый цвет. Посередине улиц и на поворотах дороги были установлены маленькие отражатели. В поворотах на столбиках были нанесены светящиеся линии, указывающие направление. На улицах со знаками, запрещающими въезд, от тротуара к тротуару были проведены сплошные или прерывистые линии, легко различимые и обозначающие такие улицы как непроезжие.

До Парижа мы доехали 4 декабря около трех часов ночи. Мы решили проехать мимо самых известных мест в городе. Париж спал, за исключением тех людей, которые работали в ночную смену. Жандармы согревались у костров на тротуарах или в парках. Сторожа укрывались от пронизывающего ветра в дверных проемах. Отдельные кафе еще были открыты, за столиками сидели люди. На Гранд-Авеню²⁴ мы остановились у пешеходного перехода, чтобы дать перейти через улицу трем дамам в пестрых платьях. Дамы посмотрели на наши автомобили и громко воскликнули: «*O-o, Russie-Russie!*» Я подумал, что все это показывает популярность России в Европе. Нас сразу опознали, хотя мы считали, что ночью останемся неузнанными. Некоторые парижане нашли себе ночлег на улицах – расстелив на тротуаре газеты, они спали на них. Мы проехали мимо главных достопримечательностей Парижа: Триумфальной арки, собора Нотр-Дам, Елисейского дворца, Эйфелевой башни, Лувра, площади Согласия и т. д. Город был заполнен светящимися рекламами.

У бронированной нами гостиницы мы были в пять часов утра. Прикорнув в машинах, мы одним глазом наблюдали, как просыпаются парижане, а вместе с ними – и их автомобили. Все эти бесчисленные вереницы автомобилей, которые – один к другому – заполняли все улицы, начинали двигаться и спешить.

В семь часов утра мы расположились в гостинице. Она находилась в центре города, около какой-то магистральной улицы. Поднявшись в номер, мы обнаружили, что нам с Гуннаром придется спать в одной кровати. Это нас мало волновало, так как кровать была чуть ли не трехметровой ширины и у каждого были свое одеяло и подушка-валик, а также тумбочка у кровати. Когда я бросился на кровать, мне сразу вспомнился д'Артаньян, который ложился на кровать в сапогах, вдыхал аромат подушек и выглядел так же, как и мы. Такое размещение двух человек в комнате с одной кроватью было экономнее, а деньги, оставшиеся от выделенной на гостиничные расходы суммы, можно было потратить на обед и ужин.

²⁴ Возможно, имелась в виду Авеню де ла Гранд-Арме.

Мы оставили вещи в номере, и сразу же было пора идти в ресторан завтракать. Перед этим мы налили из собственных запасов граммов по сто вина каждому и отметили прибытие в столицу Европы – Париж. Мы, оттуда, из-за «железного занавеса», были в Париже – это казалось невероятным, но это была правда! За завтраком отовсюду слышалось «*bonjour, madame*» или «*merci, monsieur*» – люди относились друг к другу вежливо и с уважением. На завтрак были кофе, белый хлеб и джем.

В одиннадцать часов мы пошли гулять по городу. Здесь тоже магазины были полны товаров, но не было покупателей. Особенно удивила мясная лавка, где на прилавке лежали только отборные куски мяса, – кто же тогда ест куски похуже?

На улицах было на удивление много негров, которые влюбленно прогуливались под руку с белыми девушками. Женщины были, как правило, худые и носили цветные чулки или брюки. Не было видно ни курящих женщин, ни людей, жующих жевательную резинку.

К обеду мы вернулись в гостиницу. На обед можно было выбрать закуску: сардины, какое-то мясо, приготовленное наподобие паштета, и еще другую рыбу, – после чего подали жаркое из почек, а на десерт – пирожное. Хозяйка, принимавшая у нас заказ, была очень удивлена и разочарована, когда по предложению шефа мы отказались от вина и попросили лимонада, на деле стоившего даже дороже. Нас обслуживала симпатичная, привлекательная и очень скромная (по всеобщему мнению) девушка, относительно которой никак нельзя было сказать, что она подтверждает сложившееся у нас мнение о французских женщинах. Сама хозяйка производила веселое и приятное впечатление; на полке в ее баре стояла фотография дочери.

После обеда мы занялись прокладкой маршрута ралли на картах. Перед ужином мы встретились со спортивным директором «Рено» месье Ландоном, трехкратным чемпионом мира по кольцевым гонкам²⁵. Мы выслушали несколько полезных советов относительно ралли «Монте-Карло» и выпили вдесятером бутылку «Старки». Господин Ландон приехал на новом «Рено», который весил всего 600 кг, имел двигатель рабочим объемом 1000 см³ и мощностью 94 л. с. и развивал максимальную скорость 170 км/ч. Замечательная машина!

После ужина, состоявшего из супа, жаркого, пирожного и лимонада, мы сидели в баре и смотрели телевизор.

На следующее утро мы с Гуннаром проспали. Нам надо было проснуться в семь, а проснулись мы в восемь от стука Карамышева в дверь. Правда, опоздать мы не опоздали, так как кофе еще не был готов. Потом мы немного погуляли и снова приступили к работе над картами. Обед был в два часа. Подали жаркое из мяса птицы, но потом выяснилось, что это был кролик. К нему мы впервые заказали вино, так как шеф был в отлучке. Он пришел, когда мы ели и пили, но вынужден был смириться с нашим заказом. Мы с Гуннаром написали несколько открыток с фотографиями, чтобы отослать их домой; увидев это, шеф сделал большие глаза и объявил, что отправку открыток он оплачивать не станет. Впрочем, мы все равно их отправили.

6 декабря. Утром мы двинулись дальше по трассе ралли, составляя на нее легенду. Мы ехали по второстепенным дорогам через деревушки и маленькие городки. Все перекрестки и населенные пункты отмечались в легенде. На каком-то перекрестке мы разделились, чтобы выяснить, какая из двух дорог, ведущих в следующий населенный пункт, короче или быстрее. К вечеру мы достигли Пон-ан-Руайана – красивого маленького городка среди гор. Мы остановились в одноименной гостинице у главной площади, а автомобили поставили во дворе. Двухместный номер, мягкие широкие кровати. В номере были две раковины и еще душ, отделенный перегородкой.

Ужин был вкусным; картофель был нарезан кусочками примерно 8×8×60 мм и зажарен до хруста. Тогда мы еще не знали, что такое картофель-фри. Шницель подали с шампиньонами (грибы здесь подавались к каждому блюду). Мы выпили местного вина. На стенах ресторана висели фотографии старых автомобилей и модели самолетов. Ресторан был старый, но со вкусом обставленный новой мебелью.

²⁵ Sic!

Хозяйка напоминала сову, но была расторопной и приятной. Особенно мы убедились в этом утром, когда она обслуживала нас за завтраком. При отъезде нам подарили на память открытку с видами города, служившую заодно и рекламой гостиницы.

7 декабря. На одомере 16416 км, Пон-ан-Руайан. Город проснулся рано, и за окном уже давно было шумно. Мы также поднялись рано, зная, что завтрак в половине восьмого. Фактически его подали в восемь, и мы выехали, когда было уже светло.

Мы прошли два этапа: Меш – Шамбери и Шамбери – д'Уриаж. По пути было много споров, каким путем ехать. Я столкнулся с очень странными воззрениями, аргументами и отношением к подготовке трассы. Мы ехали все вместе вместо того, чтобы разделить и сэкономить таким образом время. Маршрут все время шел в гору. На высоте 300-400 м начались облака, и в их тумане мы ехали до высоты 900-1000 м, когда мы выбрались из облаков. Светило солнце, и было похоже, что наступил март, когда тает снег на дорогах и на склонах с солнечной стороны. Мы остановились на каком-то плато – надо было заняться ремонтом «Москвича», у которого в двигателе отлетела тарелка клапана. Мы открыли окно и наслаждались весенним воздухом. Затем мы спустились к городу Шамбери, где должен был располагаться КВ пункта сбора, на который все участвующие в ралли экипажи должны были прибыть с минутной точностью. Мы прошли один скоростной участок, составив на него легенду. Дорога была очень извилистой, узкой, с крутыми подъемами и спусками и обрывом рядом. В одном месте, где шел ремонт дороги, нам пришлось повернуть обратно, чтобы двинуться в объезд.

Мы доехали до Гренобля, где пришлось поездить кругами по улицам в поисках выезда из города. Шеф даже ненадолго остановил движение, чтобы вмешался жандарм. К счастью, все закончилось благополучно.

Гренобль – красивый город в горах, современный, с огромными магазинами, рекламами. Много строилось зданий из крупных блоков; такие дома смотрелись очень красиво, не то что у нас. Город был зимним курортом.

К ночи мы добрались до д'Уриажа, где должен был находиться старт скоростного участка, а после 35,5-километровой гонки – и КВ. Гостиница была современной, но с узкими кроватями. На ужин были суп, яичница, жареное мясо с бобами, апельсиновый сок, а на десерт – сырное ассорти. Я попробовал его и оставил: один сыр острее другого.

8 декабря. На одомере 16839 км, д'Уриаж. Будильник в семь утра. На завтрак – немного кофе и булочка, масло и сахар в маленьких пакетиках. Мы поехали обратно в Гренобль – город будущих зимних Олимпийских игр. У стадиона мы поспорили, будет ли еще Антс Антсон в форме, чтобы в них участвовать. Мы отыскивали правильный маршрут через город и продолжили путь по длинной трассе. Скоростной участок, начинавшийся в д'Уриаже, проходил по Альпам. Красивые склоны, могучие горы, фуникулеры, виллы, лыжные базы, гостиницы и многое другое – рай для лыжников! У встречных автомобилей были лыжи на крышах, а сотни лыжников на горных склонах были словно пятна на фоне белого снега. Мне все это казалось сказкой, которую трудно описать и надо видеть своими глазами.

Мы остановились на одной лыжной базе, так как «Москвич» снова надо было отремонтировать, и смогли подышать свежим воздухом и полюбоваться природой. На этот раз треснула свеча. Я пока снял рубашку и позагорал.

В тот день у всех было отличное настроение. Мы ругали французов за то, что вечером они едят много, а утром – чуть-чуть. У нас уже к одиннадцати утра в животах было пусто, и приходилось затягивать ремни на брюках. Перекусили своими припасами.

Целый день ехали по горам и составляли легенду. Вечером проехали через город Динь-ле-Бен: снова бесчисленные рекламы, магазины и оживление. Продавцы выставляли свой товар на улицы – прилавки с мелкими вещами, вешалки с костюмами, платьями, пальто, шубами. Тротуары были заполнены прилавками и вешалками, и проходим волей-неволей приходилось пробираться между ними.

Мы снова с приключениями искали выезд из города. В конце концов мы с Гуннармом потеряли остальные автомобили и решили искать нужную дорогу своими силами. Мы вернулись обратно в центр и там встретили товарищей, уже ожидавших нас. Поздно вечером мы достигли Каstellана, где

остановились на ночлег в гостинице «Коммерс» у главной площади. Все остальные гостиницы были закрыты и темны. Было 20.30. Нам встретились всего два человека – один из них смотрел телевизор через витрину магазина, а другой, похоже, был сторожем. Хозяин гостиницы отпер гараж, куда поместилось три автомобиля, а наш универсал остался на ночь на улице.

Комнаты долго не отапливались, и в них было холодно – у нас плюс полтора градуса. Хозяин принес электрический обогреватель и убрал термометр – похоже, не хотел нас пугать. На кровати было три обыкновенных одеяла и одно пуховое. Ужин, как обычно, был обильным, на французский манер. Мы выпили местного вина, чтобы согреться и лечь спать. Позже мы с Гуннаром прокрались в ресторан и купили еще бутылку вина. Мы смогли объясниться с хозяйкой, хоть и не знали языка. Та постариковски, чтобы не услышал наш шеф, прокралась в погреб и вынесла оттуда полуторалитровую бутылку. Мы подали ей на ладони деньги, чтобы она сама взяла, сколько нужно, – оказалось три с половиной франка. Мы выпили вино втроем с Володей и забрались под груды холодных одеял.

9 декабря. На одомере 17228 км, Кастеллан. Мы с Гуннаром проснулись одновременно в половине седьмого с головной болью. Гуннар считал, что голова болит от вина, а я – от чада, который шел всю ночь от обогревателя с открытой спиралью. Мы попытались снова заснуть, но головная боль не давала покоя.

Завтрак был, как обычно, на французский лад, лишь кофе был крепким и хорошим. Гуннар пил черный кофе, жалуясь, что его клонит в сон. Я же пил кофе с горячим молоком, которое здесь подавали, и в голове прояснилось. С собой нам дали «Кока-колу» и мандарины. Хозяин сказал, что визит нашей команды – хорошая реклама для его гостиницы, так как зимой здешние гостиницы обычно пустуют. До нас, по его словам, здесь останавливались еще японские раллисты.

Трасса ралли привела нас к красным скалам. Дорога была построена в узкой глубокой расщелине между горами и проходила через многочисленные тоннели. Иногда проглядывал кусочек синего южного неба. Дорога была асфальтированной, гладкой, со знаками и указателями. Мне в очередной раз не давал покоя вопрос: «Когда французы научились так асфальтировать дороги, что у них даже самый маленький кусочек покрыт асфальтом?» Несколько раз мы ошибались, выбирая асфальтированную дорогу, которая в конце концов приводила нас на двор какой-нибудь фермы.

Мы проехали Вальберг, очередной центр зимнего спорта в нескольких десятках километров от Ниццы на высоте 1600 м, – красивые новые современные здания, многочисленные гостиницы, виллы и т. п. Это показывало, что центр рассчитан на состоятельных людей, а рабочий люд здесь лишь создавал удобства для капиталистов. На горный хребет вел фуникулер. Навстречу попадались автомобили с четырьмя парами лыж на крыше, хотя внутри сидели только два человека.

Мы решили сделать еще одну ночевку перед Монте-Карло, чтобы утром въехать туда в костюмах и на чистых автомобилях. К сожалению, из этого ничего не вышло, так как все гостиницы были переполнены, и вечером, уже в темноте, мы въехали в Монте-Карло. Сразу сделали круг по городу: зелень, рекламы, огни, цветущие цикламены, теплый воздух, казино, современные здания – первое впечатление было сильным. Мы отправились в гостиницу «Де ла Пост», где нас, несмотря на поздний час, приветливо встретили. Машины мы оставили на улице под знаком «Стоянка запрещена» – в городе было так много автомобилей, что найти место для стоянки было очень трудно.

Снова разместились в двухместных номерах. Наш номер был небольшим, но уютным. Мы оставили там вещи и через полчаса спустились в ресторан ужинать. Заказали себе уже привычный французский гуляш, но когда его принесли и поставили на стол, нам стало жутковато: мясо под соусом на одной огромной тарелке, картофель на другой и салат на третьей – всего слишком много. Разумеется, у нас поинтересовались, какое вино мы будем пить. Официант, услышав ответ, что вино мы пить не будем, с изумлением воззрился на нас. Я огляделся по сторонам – у каждого посетителя на столе стояла бутылка вина, причем у некоторых зачем-то в горлышко был всунут бумажный ярлычок.

После ужина мы отправились гулять по городу. Прошлись вдоль моря, мимо казино и ознакомились с кольцевой трассой. Город среди скал был модным и роскошным. Вернувшись в гостиницу, мы откупорили в номере бутылку рома, которую нам дали с собой раллисты из таксопарка с пожеланием открыть ее по прибытии в Монте-Карло. За компанию позвали и Володю.

10 декабря, Монте-Карло. Утром после завтрака мы отогнали автомобили на станцию техобслуживания, где по нашим указаниям их привели в порядок и вымыли дочиста. Затем отправились знакомиться с городом – он был необыкновенно чистым и красивым, хотя здесь и бросали мусор на улицах. Магазины были полны товаров.

Было тепло и солнечно. Мы прошлись вдоль берега моря – порт был заполнен яхтами – и трассы, на которой каждый год проводится Гран-при чемпионата мира. Нам рассказали слух о том, что в 1965 году гонок здесь не будет, так как княгиня в марте должна родить.

Мы сделали свои первые покупки – несколько открыток. Я хотел пофотографировать, но пленка закончилась, а кассету перемотать было невозможно – при второй попытке фотоаппарат заклинило.

Мы сходили в штаб ралли «Монте-Карло», где организаторы ралли дружески нас приняли. Шефу пришлось дать интервью местному телевидению. Там же было и несколько журналистов. Один из них прокомментировал: «Советский Союз раньше достигнет Луны, чем русский выиграет ралли "Монте-Карло"». Мы подумали: поживем – увидим. Нам выдали стартовые номера и документы, необходимые для участия, и показали, как номера подходят к автомобилям и как их прикрепить.

Обед был в два часа дня, необыкновенно вкусный и обильный. В ресторане сидели в основном старики, перед каждым на столе стояла бутылка вина с ярлычком на горлышке. На наши вопросы официант пояснил, что эти старики-пенсионеры обед дома не готовят, а приходят есть сюда. Так как порции большие, то половину они уносят с собой домой на ужин. Вино пьют также свое, а официант помещает в горлышко ярлычок, чтобы подать оставшееся в бутылке вино к столу в следующий раз. За обед они платят около двадцати франков (25-30 рублей) – это считалось дешево. Рабочий получал в месяц 600-700 франков. На каждом столе стояла также бутылка воды, которую пили с вином или отдельно. Суп не подавали вообще.

Люди на улицах были одеты пестро. Можно было встретить женщин как в шубах и пальто, так и в платьях. Вокруг проезжали автомобили самых разных марок – мощные спортивные с красотками за рулем или автомобили, участвующие в ралли «Монте-Карло». Движение было очень быстрым – наших дорожных инспекторов хватил бы удар от такого зрелища. Часто попадались машины с помятым передком – очевидно, результатом быстрой езды в плотном потоке. Местная полиция не занималась дорожными авариями, если в них не пострадали люди и происшествие случилось не с государственным автомобилем. Попавшие в аварию водители обменивались номерами страховых полисов, оба заполняли короткие анкеты и разъезжались. Если автомобиль после аварии двигаться больше не мог, то вызывали тягач-эвакуатор за счет страховой компании.

После обеда мы пошли в мастерскую за автомобилями. Все наши пожелания были выполнены, а вдобавок машины вымыли вручную, так что теперь они были чище, чем в тот момент, когда сошли с заводского конвейера. Сколько это все стоило, я не знаю, так как все денежные вопросы находились в ведении шефа. Вечером мы гуляли около княжеского замка.

Хозяин гостиницы предупредил нас, что вечером следующего дня начинается забастовка государственных служащих, и электро- и газоснабжение потребителей может прекратиться по всей Франции. Так и случилось. В каждый номер принесли свечу и спички. Мы зажгли свечу. Весь город как будто вымер, магазины были закрыты, кино тоже. Казино же работало всюю – там была своя система электроснабжения, которая автоматически начинала давать ток в случае, если подача электроэнергии в город прекращалась.

11 декабря, Монте-Карло. Мы ездиле составлять легенду на скоростной участок Монако – Монако по узким и извилистым асфальтовым дорогам в горах. Сначала крутой подъем на протяжении примерно десяти километров, а затем такой же длины спуск. Постоянно приходилось крутить руль, так что через четыре-пять часов я устал и стал ждать прямого участка дороги, чтобы немного передохнуть. Все время закладывало уши, и приходилось постоянно сглатывать. К тому же дорожная сеть была густой, и в пылу гонки можно было запросто свернуть не туда и выбыть из игры.

Во время ужина нас посетил финансовый директор казино месье Ленуар, очень дружелюбный и общительный человек, который, по его словам, стартовал в предыдущем ралли «Монте-Карло» из Минска и был знаком с тамошними русскими организаторами. Он пригласил нас в гости в казино, на

что мы охотно согласились. За столом, где играли на самые маленькие ставки, сидели старики и старушки, уже знакомые нам по обедам в ресторане гостиницы. Они сидели и крутили в пальцах жетоны; некоторые увлеченно записывали выигравшие номера.

В зимнее время минимальная ставка в казино составляла два франка, максимальная – десять тысяч франков, в летний сезон минимальная ставка была пять франков. Дневной доход казино составлял один миллион франков – это было богатое заведение, большой источник дохода для государства. Казино выплачивало зарплату тысяче ста работникам, из которых пятьсот были уже пенсионного возраста. Прожиточный минимум в Монако составлял пятьсот франков – его получал каждый житель, не сумевший найти себе работу. Если он не хотел ее искать, он должен был покинуть страну. Много трудностей было с алжирскими детьми, попавшими в Монако во время войны, которые до сих пор не начали работать.

Перед уходом из казино мы поставили по одному франку каждый на игровых автоматах (так называемых «американских бандитах»). Больше ставить шеф не разрешил – советским спортсменам азартные игры не позволены! Сыграл и господин Лемуар, но не выиграл. Не выиграл ни я, ни остальные, но когда наш переводчик опустил в автомат однофранковую монету и дернул за рычаг, прозвучал сигнал выигрыша и из автомата стали падать монеты в один франк, пока лоток для денег не наполнился до краев. Увидев такое, все закричали – настолько велико было удивление. Что теперь делать, ведь советскому спортсмену и выигрывать тоже не положено? Может быть, вернуть деньги финансовому директору? Но шеф сказал: «Что есть, то есть; ты выиграл, оставь деньги себе».

В последний день пребывания в Монако мы тайком ходили в кино. Так как мы не могли спросить, когда начинается сеанс и сколько стоит билет, мы пригласили на вид много повидавшего старика, с которым я разговаривал на ломаном немецком языке. Когда он услышал, что мы из *Sowjetunion*, то есть русские, беседа тут же перешла на русский язык. Старик сказал, что во время первой мировой войны он был в русском плену. Он доброжелательно посоветовал нам, какие выбрать места, чтобы было и хорошо, и дешево. Всего было две расценки на билеты: в партер (как в нашем кинотеатре «Дружба») – четыре франка и на балкон – шесть франков. Перед сеансом двадцать минут показывали рекламу. Мы смотрели фильм «Фантом»²⁶ – ерунда, но очень увлекательная и веселая.

12-14 декабря, Монако. В эти дни (и одну ночь) мы ездили по окрестностям Монте-Карло, составляя легенду на скоростные участки. Было много поворотов и путаницы на развилках дорог. Мы вели запись легенды до мельчайших подробностей, точно выводя карандашом повороты. Но теперь, когда я пишу эту историю, то понимаю, что делали мы это все же неумело. Например, на 36-километровом скоростном участке мы отметили девять перекрестков, шестьдесят девять поворотов, четыре тоннеля и пять мостов. Дорога все время либо поднималась, либо опускалась. Все повороты мы не записывали, так как между ними не было промежутков – один следовал за другим. Часто бывало так, что на северных или затененных склонах гор дорога была покрыта снегом или льдом, а с южной стороны, которую освещало солнце, был сухой или влажный асфальт. Все это надо было отметить в легенде, и притом мы не могли знать, какая погода будет во время ралли.

Во время воскресной тренировки в первом автомобиле поехал Карамышев из Латвии, который до того занимался записью легенды. Он сразу взял высокий темп, я попытался угнаться за ним на своем тяжелом универсале, но не сумел. От частых торможений стали «пропадать» тормоза, и, чтобы замедлить ход перед поворотом, приходилось несколько раз нажимать на педаль. В одном повороте, где навстречу нам попался грузовик, дорога сужалась. Я попытался затормозить, но тормоза не сработали, и я задел передним бампером выступавший из кустов угол скалы. Из-за этого погнулись бампер и один молдинг. Настроение сразу упало – только этого мне не хватало! Андрей Никитич видел все это, но ничего не сказал. В понедельник это заметил и шеф, но никакой беседы не последовало. Я все же получил пятно на репутации. Вообще тот год был для меня годом больших неудач – не могут же быть два хороших года подряд.

В понедельник мы купили шины, шипы для езды по льду и колесные диски. Сделали и несколько покупок для себя. Гуннар купил себе итальянский сигнал «Клаксон» с тремя гудками, издававшими звук «тилу-лилу-лии». Я заказал себе такой же, и мне пообещали доставить его в Минск.

²⁶ Возможно, «Фантомас» – премьера этого фильма состоялась в ноябре 1964 г. и под данное описание он вполне подходит.

Вечером в номере шефа состоялось совещание. Мы обсудили техническое снабжение во время ралли. Тут выяснилось, что Альфред Саарм и я зачислены в команду технической помощи участникам ралли.

На следующий день мы выехали обратно в Париж.

15 декабря, Монако, Монте-Карло. С утра шел проливной дождь. Мы позавтракали и попрощались с хозяевами. Местные раллисты пришли проводить нас. Я подарил каждому по пачке сигарет «Таллин», а они пообещали обязательно привезти мне в Минск сигнал «Клаксон».

Дорога шла в направлении Ниццы вдоль берега Средиземного моря. Всю дорогу лил дождь. В Ницце мы сделали остановку, чтобы купить колесные диски. Шеф купил еще багажник на крышу, но, к несчастью, для нашего универсала он не подошел. «Подвернулся по дешевке», – объяснил шеф.

Мы проехали мимо строящегося аэропорта, выдававшегося в Средиземное море. Я удивился тому, что со всех грузовиков, выезжавших со стройки, струей воды под напором смывали грязь, и выезд на асфальт оставался чистым. У нас в Эстонии тогда такого еще не было, и дороги, выходявшие со строек, всегда были на несколько сотен метров были покрыты грязью.

К вечеру мы доехали до д'Уриажа, где остановились в скромной гостинице – не в роскошном отеле, как в Монако. Скромный, но сытный ужин – и сразу спать. Из Монако мы возвращались по хорошим прямым дорогам, шли быстро и дольше отдыхали днем, так как заниматься составлением легенды больше не было необходимости.

16 декабря, д'Уриаж. Рано с утра мы продолжили свой путь – сначала в Шамбери, затем по трассе ралли до Гренобля, а потом по шоссе номер 6 в сторону Лиона. В Гренобле мы намеревались сделать остановку, но приехали туда в обеденное время, когда магазины были закрыты, и мы поехали дальше. Перед Лионом немного перекусили своими припасами и въехали в город. Зашли в огромный магазин-универсам. Для меня и моих попутчиков посещение такого универсама само по себе было событием! Товар был в свободном доступе на полках, на вешалках, в ящиках – выбирай сам, что хочешь, примеряй, а под конец можешь купить горячей еды, чтобы отнести домой. Там было все, что нужно, были бы только франки.

Лион был большим и многолюдным городом, полным рекламных огней. Повсюду готовились к рождеству. Елки, в основном искусственные, были уже установлены и вовсю сияли. В магазинах фоном играли рождественские мелодии.

До Парижа было еще километров четыреста, и мы ехали всю ночь, чтобы утром быть там. По радио передавали хорошую музыку, иногда на минуту ловилась и московская волна, но не больше.

20 декабря, Париж, пробег 19382 км. В Париже мы провели три дня. Поселились в прежней гостинице, и нас обслуживала та же хозяйка, спросившая: «Вино? Вода?»²⁷ Мы с Гуннаром разместились в том же номере и снова спали в одной кровати. Вечером смотрели по телевизору передачу о похоронах премьер-министра Великобритании Черчилля. Это был крепкий старик, с сильным характером, умный, хороший стратег, обожаемый англичанами политик, который пил много виски и курил сигары. Гражданин мира!

Гостиница стала для нас вторым домом, и оттуда было легко дойти пешком до центра города. Мы с Гуннаром прошлись по городским магазинам и купили сувениры домой. Папе я купил перочинный ножик с восемью инструментами – буравчиком, отверткой, пилкой, напильником, консервным ножом, штопором и, разумеется, двумя лезвиями. Женской части семьи я купил по модной сковородке, к которой еда не пригорает. Самая большая покупка была для Хелле – нейлоновая куртка, которую я попросил снять с манекена в витрине. Продавец не спросил, почему мне нужна именно эта куртка, хотя в магазине на вешалках их было полным-полно, а лишь открыл окно и снял ее с манекена. Перед тем, как выйти из магазина, я увидел куртку на манекене в витрине, представил себе Хелле в ней и решил: куплю именно эту. Для нашего ребенка, который вскоре должен был родиться, я купил три больших упаковки бумажных пеленок и моток розовой мягкой пряжи. Гуннар купил своей Монике такую же куртку.

²⁷ В оригинале по-русски латиницей.

В Париже мы посетили достопримечательности: Эйфелеву башню, Лувр; я хотел сходить еще на Монмартр и к собору Нотр-Дам, но Гуннар не захотел, а гулять по городу в одиночку не разрешал шеф. В кино мы посмотрели фильм про пиратов – фильм с драками, или боевик (такого слова в нашем лексиконе тогда еще не было). Выходя из кино, я сам чувствовал желание подраться. Вообще, на мой взгляд, фильм был одной сплошной чепухой. Гуннар считал, что стоит посмотреть и один настоящий фильм про «потаскух», чтобы получился полный капиталистический комплект.

Навестили советское консульство, где продемонстрировали «Москвич-408». Все тамошние сотрудники были в восхищении, когда задние колеса прочертили на скользких белых каменных плитах черные следы.

Из гостиницы мы выехали в девять утра после завтрака на французский манер, чтобы ехать домой. К вечеру мы хотели доехать до Франкфурта, чтобы остаться там на день.

21 декабря, Франкфурт. К вечеру мы добрались до стоявшей недалеко от города знакомой гостиницы «Бензинхайм» и разместились с Гуннаром в той же комнате, что и в прошлый раз. У нас она вызвала теплое домашнее чувство. Ужин, немецкое пиво и немецкий язык, на котором я снова получил возможность кое-как поговорить. К утру наши автомобили отмыли дочиста. Мы отрегулировали тормоза «Волги» – они стали к тому времени «ватными».

После этого мы въехали во Франкфурт. По дороге снова встретили американские военные автомобили. Некоторые водители даже приветствовали нас взмахами рук. Мы оставили автомобили на шестом этаже многоэтажной стоянки в центре города – очень хорошая система, которую обслуживали всего три или четыре человека. За три с половиной часа мы заплатили всего одну марку пять пфеннигов. Мы прогулялись по городу – сплошные магазины, все полные товаров, причем в сравнении с Францией все было дешевле. Денег, естественно, оставалось мало, и поэтому было трудно потратить их с толком. В качестве сувениров подошли бы разноцветные шариковые ручки для коллег по работе или красивый брелок для ключей.

Город был красив и украшен к рождеству. Люди делали покупки к празднику, продовольственные магазины были полны изысканных яств. Мы удивлялись, разглядывая прилавок с мясом: кто же ест потроха – наверное, те, кто отсылает свой лучший товар сюда, в магазин? В точности как эстонские колхозники, лучшая говядина и свинина от которых уходила в Россию.

Мы обменяли оставшиеся деньги по курсу десять франков за восемь немецких марок пятнадцать пфеннигов, четыре марки – сто пятьдесят злотых.

Около четырех часов вечера мы продолжили свой путь. За то время, что мы ездили в Монте-Карло, автобан Франкфурт – Нюрнберг был достроен и изданы новые дорожные карты ФРГ на этот участок дороги. Мы проехали по новой дороге и заметно опередили свой график. Пришлось внести изменения и в легенду для ралли.

Вечером на границе ФРГ и Чехословакии немецкий пограничник махнул нам рукой: проезжайте! – а с чешской стороны мы прождали минут пять, прежде чем шлагбаум поднялся. На таможене автомобили тщательно проверили, хотя встречали своих же товарищей по социалистическому лагерю. Нам пришлось вытащить из машин все свои вещи, которые затем поодиночке просмотрели, но ничего не забрали. К счастью, автомобили также досматривали по одному, так что попутчики не увидели наши покупки. Их мы делали на положенные нам в командировке суточные.

Сразу после прохождения границы начался сильный снегопад. Видимость была плохой, «дворники» едва успевали очищать стекло от снега. После часа езды забарахлил генератор нашей «Волги», из двигателя послышался какой-то визг. Мы остановились, чтобы выяснить, в чем дело. Оказалось, что визжащий звук издавал ремень вентилятора, скользивший по шкиву генератора. Сам генератор был буквально раскален. По-видимому, одновременное питание фар, противотуманных фар, «дворников» и вентилятора отопления салона давало на него слишком большую нагрузку. Мы выключили отопление и противотуманные фары, и визг прекратился. Так как мы ехали третьими в нашей колонне, то следом за нами остановилась и четвертая машина – «Волга» горьковчан. Первые две машины быстро потерялись в темноте. Мы двинулись дальше и встретились с ними через пару километров, где они стояли и ожидали нас.

До Праги мы добрались в два часа ночи. Разместились в гостинице «Интернациональ», в подземном гараже которой мы смогли поставить и свои автомобили. Мы установили такой порядок, что кто-нибудь из каждого экипажа два часа должен находиться у автомобилей. Из нашего экипажа на дежурство отправился Гуннар.

Проспали до десяти утра. После завтрака – чешского бутерброда с салатом, булочки и кофе – мы заменили генератор на своей машине, получив новый от горьковчанина Геннадия Добровольского. Затем отправились в город. Трудно было составить мнение о жизни чехов после всех виденных ранее стран. Мы прошлись по магазинам, в одном из которых я купил шесть стаканов и кувшин для морса, зеленоватые с небольшими золотыми полосками. Снова отправились в «Корону» поесть и выпить пива. Вечером рано легли спать.

23 декабря, Прага. Выехали в четыре часа с намерением достигнуть к утру Варшавы. Ночью было легче ехать – движение было меньше.

24 декабря, Варшава, пробег 21197 км. К Варшаве мы подъехали к восьми часам, встали перед почтовым отделением и подождали. После ночной езды мы с Гуннаром устали и оба вздремнули. Правда, когда надо было ехать дальше, нас разбудили. Гуннар чувствовал себя неважно – у него был сильный насморк и болело горло.

Варшава была также украшена к рождеству, но заметно скромнее, чем города в капиталистических странах. Но и это заставило нас подумать о празднике дома, ведь был канун рождества. Я хотел поговорить с шефом, чтобы он разрешил нам с Гуннаром из Бреста сразу ехать домой, минуя Москву. На носу был Новый год, и в такое время никто в Центральном автотоклубе ДОСААФ не захочет нас видеть, к тому же Гуннар был болен.

После обеда мы поехали дальше по направлению к Бресту, куда прибыли к вечеру. Прохождение границы Польши и СССР не заняло много времени. Я воспользовался возможностью и рассказал шефу о своем желании ехать сразу домой. Он выслушал меня и сказал, что ему и самому пришло в голову, что мы только зря потеряем время, заехав в Москву, – лучше будет потратить его дома на подготовку автомобилей.

На заправочной станции в Бресте начались недоразумения. Прежде всего, мы подъехали к ней тогда, когда в окне была выставлена табличка: «Обед»²⁸. На часах было 22.00 – какой может быть обед, уже вечер! Было бы на табличке написано «Перерыв»²⁹, это было бы понятно. Шеф начал стучать в окошко. Через долгое время в ответ на поднятый шум оно открылось, и резкий и визгливый женский голос обругал стучавшего. В конце концов старуха-диспетчер вышла и сняла чехлы с колонок. У нас в Советском Союзе было самообслуживание – бери заправочный пистолет и вставляй его в горловину, иди к окошку, отдавай талон на бензин, называй номер колонки и возвращайся к машине – колонку включит диспетчер.

Здание, колонки, пистолеты и неровная площадка выглядели, несмотря на скудное освещение, просто ужасно, по поводу чего шеф сказал с некоторой иронией: «Приехали на родину»³⁰.

После заправки мы разделились: мы повернули в направлении Каунаса, остальные три автомобиля – в направлении Минска. Мы пожелали друг другу счастливого пути, хороших новогодних праздников и счастья в новом году. Когда мы выезжали из Бреста, погода была по-зимнему красивой и снежной, десять градусов мороза.

Гуннару стало еще хуже, у него поднялась температура. В автомобильной аптечке мы нашли аспирин, который он и принял, но улучшения еще не было заметно.

До Таллина мы доехали к вечеру первого дня рождественских праздников. Так завершилось наше знакомство с капиталистическим образом жизни.

²⁸ В оригинале по-русски латиницей.

²⁹ В оригинале по-русски латиницей.

³⁰ В оригинале по-русски латиницей.

Ралли «Монте-Карло»

11 января 1965 г., Таллин. Дома оказалось, что экипаж Ханс Рюютель – Гуннар Хольм (номер 81) в ралли «Монте-Карло» участия не примет. В республиканский ДОСААФ пришло из Москвы соответствующее письмо, но причина в нем не указывалась – сообщалось только, что в Москву их командировать не следует. Альфреда Саарма вызвали вместе с автомобилем технической помощи, который он уже подготовил и укомплектовал запасными частями в Таллине. В Москву он выехал раньше меня. Там его напарником назначили Андрея Понизовкина – руководителя команды технической помощи.

Путь из Таллина на ралли «Монте-Карло» через Москву я начал в воскресенье, в десять часов вечера. Фары «Волги» освещали заснеженное Ленинградское шоссе. Встречных машин было мало, и это было причиной, по которой я хотел проделать 1100-километровый путь до Москвы ночью. При подготовке автомобиля я установил на него дополнительные фары. Опробовав их, я убедился, что освещение при езде действительно стало лучше. Так как в недавней поездке вышел из строя генератор, и фары, как и остальное электрооборудование, остались без питания, я установил также более мощный генератор от «Чайки» (ГАЗ-12)³¹. Достигнув окрестностей Вийтны, я услышал под капотом какой-то стук. Я остановился, открыл капот и увидел, что крепление генератора, находившегося сбоку от блока цилиндров, обломилось с края. Что делать? Ехать обратно в Таллин? Но к утру я должен быть в Центральном автотоклубе в Расторгуево. Я решил ехать дальше, на автобазу в Раквере, надеясь получить там новое крепление. Так я и сделал и спустя пару часов продолжил свой путь в сторону Москвы.

В Москве и Расторгуево выяснилось, что со мной поедет на ралли глава советской команды Александр Ипатенко, или шеф, как мы звали его во время составления легенды. Таким образом, наша машина представляла собой одновременно и штаб, и техническую помощь. Мы должны были идти по трассе ралли в одном темпе с участниками. Так как стартовые номера наших экипажей были близкими друг к другу, то нам следовало идти вслед за последним экипажем, чтобы в случае необходимости решать возникающие проблемы.

Из Москвы на место старта в Минск мы выехали за день до старта. Погода была ясной, двадцать градусов мороза, по краям дороги высились сугробы. В Минске я встретил французских раллистов, которые привезли мне, как и обещали, сигнал «Клаксон». Я установил его на автомобиль. Председатель минского исполкома устроил торжественную встречу всем участникам ралли «Монте-Карло». При встрече всем желали удачного старта и успешного финиша; особенно рассчитывали на успех советских раллистов. Стол был богатым, особенно по части водки.

Днем 16 января экипажи стартовали из Минска соответственно назначенному времени старта. Так как промежутки между стартовыми номерами были велики, церемония растянулась надолго. Среди первых стартовал и экипаж прошлогодних победителей Тимо Мякинен – Пол Истер на своем «Мини-Купере» под номером 52. Номера советских участников были: 76 – Эммануил Лифшиц и Володя Сезеневский на «Москвиче-403», 86 – Вячеслав Мосолов и Геннадий Добровольский на ГАЗ-21, 88 – Гуннар Циммерман и Александр Карамышев на ГАЗ-21, 90 – Николай Сучков и Виктор Щавелев на «Москвиче-403».

Вслед за Сучковым и Щавелевым отправились в дорогу и мы с Ипатенко. Шоссе Минск-Брест было покрыто льдом, деревья по сторонам были в инее. Я постоянно держал 100-110 км/ч, чтобы вместе с участниками прибыть на КВ в Бресте. Проезжая какую-то деревню, я увидел далеко впереди пожилую женщину, переходившую обледенелое шоссе. Я заранее подал предупреждающий сигнал, но, услышав его, женщина остановилась посреди дороги, вертя головой в обе стороны. Тут я сообразил, почему она остановилась. Мой новый сигнал «Клаксон» издавал трубный звук «тии-тии-тии-тилу-лилу-лии», и это заставило женщину оглядываться и искать, откуда он доносится, забыв о несущейся на нее машине. Хорошо еще, что она успела пройти немного вперед перед тем, как остановиться, – я объехал ее так близко, что поток воздуха закрутил ее на месте. Жуткое чувство! Сделай женщина еще один шаг, и она получила бы от автомобиля смертельный удар. Мы с Ипатенко посмотрели друг на друга, оба бледные.

³¹ Индекс «Чайки» – ГАЗ-13; ГАЗ-12 – индекс предыдущей модели; непонятно, какой из этих двух автомобилей здесь имеется в виду.

Никакое торможение нам не помогло бы: на дороге была гололедица, и хотя на автомобиле были шипованные шины, мы вылетели бы с дороги.

На КВ у пограничного пункта в Бресте мы прибыли вовремя. У наших экипажей все было в порядке, и мы могли двигаться дальше по трассе ралли в Польшу. Прошли КВ в Гданьске и Познани. Первое тревожное сообщение мы получили в Чехословакии, в Праге, на КВ СВАЗАРМа: Виктор Щавелев сообщил, что ему плохо, он чувствует себя больным, но двигается понемногу дальше и пройдет пограничный пункт и паспортный контроль в ФРГ. Ипатенко решил, что на следующем КВ мы посмотрим, может ли он продолжать ралли, а если нет, то его заменю я: все равно на границах капиталистических стран участников ралли не проверяют, даже паспорта не спрашивают. «Волги» шли пока без опозданий и трудностей. Погода стала мягче, выпал глубокий снег.

Достигнув КВ во Франкфурте, мы услышали еще одно плохое известие: у обоих «Москвичей» на высоких оборотах начались сильные вибрации, и дальнейшее их участие в ралли было под вопросом. Ехать можно было только на средних оборотах, но так они не укладывались в график. Ипатенко принял решение: пусть едут дальше, пока двигатели совсем не откажут или пока судья на КВ не сообщит им об исключении из соревнований.

Мы продолжили движение к Люксембургу, где находился КВ. Все время шел снег, и дороги стали труднопроходимыми. Мы с Ипатенко для бодрости выпили горячего кофе – он взял с собой маленькую кофеварку, которая подключалась к прикуривателю.

Вскоре мы преодолели французский пограничный пункт, где в очереди не было ни единого раллийного автомобиля, но пограничники стояли снаружи. Нас не проверяли, и мы двинулись дальше к Реймсу, где на главной площади находился КВ. От Минска мы прошли уже 1645 км. Снова наступило утро, и началось ориентирование в чрезвычайно запутанной паутине французских дорог. Постоянно шел снег, но, к счастью, раллийные автомобили шли перед нами, и их следы виднелись в снегу.

На КВ в Реймсе из числа участников выбыли Сучков со Щавелевым – в двигателе их «Москвича» не выдержали и сломались болты крепления маховика. Жаль! К тому же Виктор был болен, у него была высокая температура. Шеф велел ему отправляться в гостиницу и лечиться.

Мы пропустили отрезок пути Меш – Сен-Клод и направились прямо в Шамбери, чтобы встретить там участников на КВ. В Шамбери звездный сбор заканчивался и начиналась скоростная спортивная часть ралли «Монте-Карло». Первый скоростной участок начинался сразу же за Шамбери.

Мы остановились около КВ и стали ждать своих. Была ночь, шел сильный дождь. Должны были прибыть Мосолов с Добровольским (номер 86), но пришли Циммерман с Карамышевым (88), привезшие очередную плохую новость. На участке Жерарме – Меш – Сен-Клод во время метели автомобиль Мосолова и Добровольского столкнулся с одним из раллийных автомобилей «Альфа-Ромео», да так неудачно, что обе машины сцепились бамперами. Отсюда и их опоздание. Прибыли Лифшиц с Сезеневским (90) и пожаловались, что вибрации в двигателе усилились и что ехать дальше можно только на низких оборотах и на высших передачах. Вдобавок вскоре надо было стартовать на скоростном участке, где на узкой извилистой горной дороге они попросту помешали бы другим. Шеф дал им указание сняться с соревнований, но попытаться все-таки добраться до Монте-Карло, так как многие участники остались на обочине.

С двадцатипятиминутным опозданием пришли и Мосолов с Добровольским; левая часть передка их машины была помята. Отметив на КВ время прибытия, они помчались дальше.

Мы отправились сразу в Гренобль и остановились у дороги в долине, где стояли и другие автомобили технической помощи и была возможность видеть всех участников, спускавшихся с гор. Постоянно шел снег с дождем, автомобили, пришедшие с гор, были в снегу. К сожалению, не появились Циммерман с Карамышевым. Когда прошел час после ожидаемого времени их прибытия, мы поняли, что они также выбыли из соревнований.

Калью Нурме описал в девятом номере журнала «Физкультура» за 1965 год историю схода Циммермана с Карамышевым:

«Далее начались горы, напряженный подъем вверх по узким дорогам вдоль кромки скал в метель и гололедицу. Многие сошли. Самые стойкие продолжали идти вперед, но большинство их прибыло на КВ с сильным опозданием. Еще опаснее оказалась дорога между Шамбери и Греноблем, по которой проходил скоростной участок. Из Шамбери участники выезжали ночью. Внезапно остановилась машина, шедшая перед Циммерманом с Карамышевым, – и, как назло, в узком и опасном повороте. Во избежание худшего пришлось прижаться к самому краю обрыва. Но ограждавший его снежный вал оказался иллюзией – он фактически висел в воздухе. Дорога ушла из-под колес. Внизу чернело глубокое тридцатиметровое ущелье. "Волга" начала падать вверх колесами, но, к счастью, через шесть-семь метров застряла между росшим на выступе деревом и скальной стенкой.

Поначалу спортсмены не поняли положения вещей и попытались вылезти наружу через окно. Но, к несчастью, не было ни клочка земли, куда можно было бы поставить ногу. Выручило снова то же самое дерево – вскарабкавшись на его верхушку, они благополучно выбрались на дорогу. Мимо один за другим проезжали соперники. Спортсмены были в растерянности: не могло быть и речи о том, чтобы вытащить автомобиль на дорогу без помощи крана. Что же делать? Внезапно цепочку мыслей прервало новое происшествие. В тот же самый поворот на высокой скорости вошли англичане на "Форде-Кортинга" и исчезли за снежным валом. Трагическая гибель? Нет, им тоже повезло – впереди была "Волга", и автомобиль англичан упал на нее! В конце концов, когда темная январская ночь уступила место дню, все выяснилось до мельчайших подробностей. Спортсмены поистине родились под счастливой звездой».

Эту историю Калью Нурме описал в статье с моих слов: я услышал ее от Карамышева и пересказал Калью.

В д'Уриаже сошел и второй «Москвич»: также сломались болты крепления маховика. Мосолов с Добровольским продержались до Кастеллана, но из-за большого опоздания были сняты с соревнований. До Монте-Карло оставалось около трехсот километров. Жаль! Итак, все советские экипажи из ралли выбыли.

Мы с Ипатенко взяли курс на Монте-Карло. К середине утра мы одолели последний горный хребет, и нашему взору открылись позолоченное ярким солнцем Монако и переливающееся синим Средиземное море. Мысли были невеселые – нами владело чувство потери. Не могла утешить даже летняя природа на берегу моря. Такая возможность – стартовать в ралли «Монте-Карло» – больше не повторится. Снежная буря во Французских Альпах заставила сойти с дистанции около двухсот экипажей.

Мы отыскивали знакомую гостиницу «Де ла Пост» и стали ждать наших раллистов. Анализируя их сходы, мы поняли, что автомобилям не хватало мощности двигателей и особенно динамики, а кроме того, давало о себе знать малое число передач и отсутствие нужного передаточного числа в редукторе заднего моста для езды по горным дорогам. Преимущество советских автомобилей – высокая надежность – не сыграло в этом ралли особой роли.

Из-за тяжелых погодных условий из 237 стартовавших со всех концов Европы (из Осло, Афин и т. д.) экипажей до Монте-Карло добралось всего тридцать пять, среди них финский экипаж Тимо Мякинен – Пол Истер на «Мини-Купере», который, набрав 240 штрафных баллов во время звездного сбора, стал победителем ралли с 5118,41 штрафных баллов. Вторым был экипаж на «Порше-911» (5613,02), а третьим – экипаж на СААБе (5871,11).

Мы провели в Монте-Карло еще четыре дня и прошли на своих автомобилях в параде участников, который проследовал через город и закончился перед дворцом князя Монако Ренье II, лично наградившего победителей. Вечером был торжественный прием, куда нас не пустили, так как ни у кого из нас не было галстука. В приглашении было четко указано: «темный парадный костюм». Приглашения были у шефа, который не обратил внимания на это примечание. Чтобы мы не ощущали себя отверженными, финансовый директор казино повел шефа и нас в варьете, где мы впервые увидели стриптиз.

В следующие дни мы гуляли по городу, посетили большой местный аквариум, где были и акулы. Ходили в гости к местным раллистам, которые жили высоко на склоне гор. Хозяйка приготовила аппетитные пироги, на которых стояли маленькие пластмассовые фигурки – для каждого пирога своя. К

пирогам подали французское вино. С помощью переводчика мы смогли приятно пообщаться. Вечер закончился тем, что хозяйка стала обвинять нас в краже – якобы мы украли ее ожерелье из золота и драгоценных камней. Мы были шокированы подобными обвинениями и хотели сразу же уйти, но отказались от этой мысли, так как в этом случае мы так и остались бы под подозрением. Все приступили к поискам, так как никто из нас не выходил из гостиной. Мы вывернули свои карманы, но ожерелье не нашлось. После трех четвертей часа поисков и неловкой ситуации хозяйское ожерелье отыскалось в спальне. Всем было очень неловко, но у нас появился предлог для ухода. Вечером мы наслаждались видами залитых огнями всех трех городов Монако. На следующий день пришел хозяин еще раз принести нам свои извинения от раллистов за случившееся.

Обратный путь снова проходил через Париж. Там мы еще несколько дней знакомились с местными достопримечательностями. Домой мы поехали по старому маршруту: Париж – Франкфурт – Прага – Варшава – Брест – Минск – Москва. Шеф разрешил Альфреду Саарму ехать из Бреста сразу в Таллин: отгонять в Москву автомобиль технической помощи смысла не было.

В спортивном отделе Центрального комитета ДОСААФ мы разъяснили высшему руководству, почему наши спортсмены не выиграли ралли. Разъяснения давал Ипатенко, который убедительно изложил причины: необычайно плохая погода, непрекращавшийся снегопад, заносивший дороги, сильная гололеда на отдельных участках, из-за которой было много сходов. К тому же двигатели наших автомобилей имели невысокую мощность, а сами машины не прошли специальную подготовку к этому ралли. Также двигатели «Москвичей» имели технический брак. Для участия в ралли следовало направлять больше экипажей. Следовало уделять большее внимание технической помощи на трассе. Все это вместе и стало причиной неудачи. В заключение Ипатенко пообещал, что к следующему ралли «Монте-Карло» автомобили будут подготовлены лучше.

На своем автомобиле я выехал из Москвы вечером следующего дня и к утру был в Таллине.

1965

Вернувшись с ралли «Монте-Карло», я почувствовал себя уставшим, а некоторые домашние дела требовали внимания. В семье ожидалось рождение первенца. На работе пришлось вновь привыкать к тамошним занятиям и восстанавливать хорошие отношения с коллегами. Кому понравится выполнять работу другого в его отсутствие? А меня надо было заменять – ведь авторемонтный завод постоянно работал в своем ритме, невзирая на мое отсутствие. Надо было принимать решение и относительно учебы в институте, так как я с осени не посещал лекции, а зимняя сессия была на носу. Я решил взять академический отпуск на год и подал соответствующее заявление в деканат вечернего отделения ТПИ.

Сильнейшие раллисты Эстонии готовились к международному ралли «Русская зима» в начале марта. Мы с Йоханнесом Пурретом поговорили и решили, что участвовать не будем, но затем стартуем в зимнем ралли в Тарту.

Тартуское зимнее ралли проводилось 13-14 марта. Погода была зимней и снежной. Экипажей зарегистрировалось много, в том числе и те, кто принимал участие в «Русской зиме». Некоторых из них техническая комиссия не допустила к участию, так как их автомобили были подготовлены согласно международным требованиям, не соответствовавшим всесоюзным. Так что у нас с Пурретом стало меньше конкурентов, и было легче выиграть соревнования, что мы и сделали.

28 февраля жена Хелле родила дочь, которую назвали Ану. Если бы родился мальчик, мы назвали бы его Тимо в честь победителя ралли «Монте-Карло» Тимо Мякинена.

Следующим нашим стартом было I ралли «Выру» 12-13 июля – однодневное ралли с временем непрерывного движения более восьми часов на дистанции свыше 600 км. У нас был стартовый номер 4. Старт был дан вечером в субботу, стартовало двадцать девять экипажей. Летние июньские ночи коротки и красивы – слегка стемнело и снова начало светать. Вокруг была нетронутая природа. Через лесную дорогу перебежала пара коз с маленьким козленком, которого подвели силы, когда он пытался выпрыгнуть на обочину дороги, и он упал. Мы остановились и подождали, пока козленок поднимется на ноги, чтобы вновь побежать за родителями. Такая вот спортивная романтика – хорошо еще, что этот

эпизод случился не на скоростном участке. Когда в воскресенье утром мы финишировали, выяснилось, что мы выиграли ралли, опередив местных спортсменов Мадиса Лайва³² и Яана Милли.

В Выру я взял с собой Хелле и трехмесячную дочку Ану, чтобы встретиться с вырусскими родственниками. Жили мы у тетки Хелле Сельмы Ритсаар на улице Олеви в Выру. После ралли я поехал к Сельме, где собралась вся родня Хелле с хуторов Йоосульт, Ритсааре и Кююста. Комната была полна народу, и я почувствовал гордость, войдя в нее с призом за первое место в руках.

В ралли в рамках III Спартакиады ЭССР по техническим видам спорта, приуроченной к двадцатипятилетию Эстонской ССР, стартовали сорок девять экипажей из Эстонии и восемь – из Латвии. Старт давался в Таллине на углу Пярнуского шоссе и улицы Кийре перед зданием горного техникума поздно вечером 25 июня. Полная длина сложной дистанции была 1663 км, а на ее прохождение отводилось двадцать семь часов, то есть ехать надо было две ночи и один день. Дополнительных соревнований было четырнадцать: подъемы на холм, скоростные участки, спецучастки, фигурное вождение, замена колес. Погода была прекрасная, и мне нравилось стартовать в эти белые ночи. Сильнее всего конкуренция была в классе специально подготовленных автомобилей, где выступали и мы с Пурретом. На трассу мы ушли перед Рюютелем с Хольмом, благодаря чему им были известны наши результаты в дополнительных соревнованиях. Трасса вывела нас к Вярске на юге Эстонии. Ралли выиграли Ханс Рюютель и Гуннар Хольм с небольшим преимуществом перед нами; таким образом, мы завоевали серебряные медали Спартакиады ЭССР по техническим видам спорта, а одновременно и чемпионата Эстонии. «Бронзу» получили Людвиг Кырге и Юри Каазик.

Вызовы в Центральный автотоклуб для участия в ралли «Тысяча озер» (20-22 августа) получили мы с Саармом и Калью Микфельдт с Александром Тыкке. По-видимому, после двух прошлогодних аварий мы с Альфредом были реабилитированы и снова вошли в ряды сборной СССР. Я поговорил с Альфредом о том, есть ли у него после тех тяжелых аварий в Германии и Финляндии желание садиться за руль, чтобы проходить скоростные участки на максимальной скорости. Он подтвердил это, но у меня все же осталось чувство сомнения.

Для ралли мы опять получили новый автомобиль, подготовку которого проводили в Таллине в цехе у Альфреда. В Финляндию мы отправились, как обычно, через Москву. Всего в ралли принимало участие семь экипажей на «Волгах»; еще две «Волги» заявили финские экипажи. Организаторы соревнований объединили седьмой и восьмой классы в один – свыше 2000 см³. Из-за этого добавились два автомобиля «Опель-Рекорд» и один «Мерседес-Бенц» с двигателями рабочим объемом свыше 2500 см³, на которых стартовали финны. Всего в классе насчитывалось двенадцать экипажей. Всего в 1846-километровом ралли участвовало 126 автомобилей, а финишировало 86. Наш стартовый номер был 52.

И на этот раз нам с Альфредом не посчастливилось финишировать. Утром заключительного дня соревнований во время двадцать шестого скоростного участка на узкой лесной дороге нас попытался обогнать один опаздывавший автомобиль, громко сигналив. Альфред принял вправо, чтобы пропустить его, но машину на мягкой обочине вынесло в канаву. Раздался громкий скрежет – мы наткнулись на лежавший в канаве большой валун. Мы стали прикидывать, как быстрее сняться с камня и выбраться из канавы, но оказалось, что чугунный корпус фильтра грубой очистки насквозь пробит камнем. С пробитым фильтром ехать дальше было невозможно, так как из двигателя вытекло бы масло. Ремонт с закупориванием масляных каналов блока цилиндров занял бы около часа, что означало бы снятие с соревнований. Было чертовски жаль, но что поделать – и на этот раз в Финляндии нам не улыбнулась удача.

После анализа протоколов выяснилось, что перед СУ-26 у нас было 7903,1 штрафных очков, у Микфельдта с Тыкке – 7870,4, у Циммермана с Карамышевым – 8716,6.

Но все же с этим ралли было связано и кое-что хорошее. На заключительном банкете я повстречал старого знакомого – победителя ралли «Монте-Карло» Тимо Мякинена, который вместе с Пеккой Кескитало выиграл и здесь, в Ювяскюля. Во время беседы, где я применял свои скромные познания в финском языке, зашла речь о его автомобиле «ВМС-Купер S», и Мякинен предложил мне на следующее утро попробовать его на ходу на соседних с Ювяскюля скоростных участках. К назначенному времени я подошел к его гостинице и увидел, что механик Мякинена уже подогнал

³² Лайв не был местным вырусским спортсменом и всегда выступал за таллинские клубы.

автомобиль к гостинице. Вышел Мякинен, мы уселись в машину – он за рулем, – и поехали на трассу скоростного участка. Я был удивлен, что автомобиль не приспособлен к этому ралли: руль справа (для британского левостороннего движения), самые обычные сиденья и приборная панель. На мои вопросы Мякинен ответил, что это сделано в рекламных целях: потенциальный покупатель должен видеть в раллийном автомобиле стандартный, такой же, как и в магазине. Еще я обратил внимание, что на оборотах до четырех тысяч в минуту двигатель работает спокойно, лишь слегка бормочет, но на более высоких оборотах поет как птица. Передачи переключать приходилось постоянно, чтобы удерживать обороты в пределах от четырех до восьми тысяч в минуту.

Половину пути Мякинен вел машину, давая мне пояснения, иногда в поворотах пускал ее скользить боком, а на прямых вдавливал педаль газа в пол. В одном повороте нам попался навстречу большой лесовоз. Я считал, что мы должны были идти ближе к дороге и дальше от кювета, но Мякинен сумел так точно объехать грузовик, что мы остались на трассе. Я посмотрел на него и по его лицу понял, что этот маневр дался ему нелегко, но он справился.

Здесь мы поменялись местами, и я впервые получил возможность вести раллийный автомобиль с правосторонним рулевым управлением и приводом на передние колеса. Рычаг коробки передач был слева, сцепление работало резко, тормоза срабатывали мгновенно, руль был чувствительным и легким, и автомобиль был невероятно хорош. Вначале у меня не получалось его вести, и Мякинену приходилось вмешиваться, но через пару километров я начал получать удовольствие от вождения. Такой раллийный автомобиль и я хотел бы себе, но мне хватало и того, что я могу стартовать на «Волге», тем более за границей, в Финляндии.

В тот же вечер мне пришла в голову мысль о побеге. Ночью, когда Альфред уже будет спать, я мог бы сесть в «Волгу» и сбежать в Швецию. Автомобиль был заправлен и приведен в порядок, и к утру я уже пересек бы границу. Я слышал, что на границе Финляндии и Швеции автомобили особо не проверяют. В Швеции я попросил бы убежища. Вряд ли меня выслали бы обратно в Советский Союз, ну а если такое случилось бы, оставалось бы только примириться со своей участью. Разумеется, я подумал о Хелле, о маленькой дочке Ану, о маме с папой: а что будет тогда с ними? Естественно, я стал колебаться и никуда не сбежал.

Изучая впоследствии протоколы ралли «Тысяча озер», я увидел, что до своего схода мы шли на скоростных участках вровень с экипажем Калью Микфельдт – Александр Тыкке и были в своем классе месте на седьмом или восьмом, а в общем зачете – на шестьдесят шестом. Победители в нашем классе – шведы Уве Эрикссон и Стиг Розендаль на «Опеле-Рекорд» – были в абсолютном зачете девятнадцатыми.

Я всегда привозил из Финляндии домашним в подарок какую-нибудь нужную вещь. В тот год я привез папе длинные кожаные зимние сапоги с меховой подкладкой, которые сохранились до сегодняшнего дня и которые я сам порой надеваю зимой. Хотя подошвы сапог и износились, в остальном они совершенно целы.

1966

Год начался с напряженной учебы в ТПИ. Я сдавал зачеты и экзамены, чтобы рассчитаться с задолженностями. Я отказался от участия в зимнем командном ралли «Прибалтика», которое прошло в Эстонии 21-23 января с базовым пунктом в Таллине, но меня попросили быть на этих соревнованиях заместителем главного судьи, отвечавшим за работу секретариата. Я согласился, так как главным секретарем была приехавшая из Москвы знакомая мне Татьяна Соколова, имевшая большой опыт. Судейские обязанности не отняли у меня много времени, но зато я в этом качестве получил опыт проведения автомобильных соревнований высокого уровня. Ралли выиграл спортивный клуб «Темпо» (таллинский таксопарк), а в зачете республик – Эстония.

Мы с Пурретом решили участвовать в международном ралли «Русская зима», проводившемся 4-8 марта в виде звездного сбора со стартом из Бреста, Киева, Риги и Выборга и финишем в Москве. Мы, как и другие эстонские экипажи, стартовали из Риги. Всего стартовало сто семьдесят автомобилей; наш стартовый номер был 73. Подготовка автомобиля к ралли легла на плечи Пуррета. Он занимался ею у себя на работе в Тарту, что дало мне еще больше свободного времени для учебы.

В звездном сборе мы стартовали из Риги вечером; первый КВ находился в Даугавпилсе. Поскольку средняя скорость была задана равной 60 км/ч, прибыть на место вовремя было несложно. Таким же образом мы прошли и следующие КВ в Смоленске и Гжатске (ныне Гагарин) и к утру достигли московского КВ в Тушино.

За Смоленском мы увидели стоящий раллийный автомобиль, экипаж которого подавал нам знаки, прося остановиться. Мы остановились, и спортсмены рассказали, что сбили переходившего дорогу пешехода, труп которого упал в кювет. Мы убедились, что пешеход действительно мертв – небольшого роста пожилой человек в ватнике и ватных штанах. Спортсмены – ими оказались финны – были в растерянности и спрашивали, что им делать дальше. В передке их автомобиля была глубокая вмятина, а лобовое стекло разбито. Мы ничем не могли им помочь. Я пообещал, что дам знать о случившемся первому же милиционеру, которого мы встретим, и мы продолжили свой путь. Только через тридцать километров мы встретили милиционера. В то время у участников не было раций, как и у милиции, на мотоциклах с коляской патрулировавшей дорогу. Однако милиционер сразу же направился к месту аварии.

Ралли складывалось для нас неудачно – автомобиль был каким-то вялым, было много снега. Мы не понимали, почему двигателю не хватает мощности. Все как будто было в порядке, но результаты на скоростных участках были хуже, чем у других участников в нашем классе. Мы сравнили свое время с результатом Людвиг Кьрге и Юри Каазика: во время одного скоростного участка – кольцевой гонки – мы проиграли им двадцать пять секунд.

После трех тысяч километров дистанции и четырнадцати дополнительных соревнований мы были в своем классе на девятом, а в абсолютном зачете – на сорок седьмом месте (всего стартовало сто семьдесят экипажей). Кьрге с Каазиком были на десятом и сорок восьмом местах соответственно – они очень неудачно вылетели с трассы на седьмом скоростном участке.

На обратном пути из Москвы мы неожиданно отыскивали причину ненормальной работы двигателя: обнаружилось, что воздушный фильтр плотно забит пылью и не пропускает воздух в необходимых количествах. Отсюда следовало, что мы небрежно подготовили автомобиль к соревнованиям и оказались беспомощными в поисках неисправности.

Следующими соревнованиями стало первенство общества «Калев» по ралли, которое мы с Пурретом выиграли. Ралли было относительно коротким – двухдневным. Погода была отличной, а двигатель на этот раз развивал полную мощность, так что было легко и приятно ехать и побеждать.

Чемпионат Эстонской ССР по ралли 1966 года проводился накануне Иванова дня. В двухдневном ралли приняло участие свыше ста экипажей. У нас с Пурретом был стартовый номер 45. Дистанция от старта до финиша составляла 1400 км. Ралли проводилось в форме шестисоткилометрового звездного сбора со стартом из Таллина, Тарту и Пярну. Трасса проходила по узким проселочным дорогам, где необходимо было хорошо ориентироваться и знать карту. Как обычно, маршрут выдавался нанесенным на бумагу – это делалось для того, чтобы определить необходимый маршрут, сравнив его с картой дорог республики. Контрольные пункты на схеме обозначены не были.

Конечным пунктом звездного сбора был Пайде. Оттуда начиналась основная, спортивная часть ралли. Дополнительных соревнований было девять. Особенно запомнился скоростной участок в окрестностях Ярва-Яани, где на гравийной дороге с опасными поворотами надо было выжимать из машины максимум. Один поворот прямо-таки приглашал свалиться в канаву вдоль левой обочины. Позднее этот поворот прозвали «ямой дружбы». Называют его так и сейчас, так как нет ралли, в котором несколько участников не попало бы в эту яму, хотя теперь ездят, используя легенду.

Воскресным утром после финиша в Клоостриметсе и объявления результатов выяснилось, что мы с 310 штрафными баллами заняли третье место в классе «Волга», а в общем зачете были четвертыми. В классе «Волга» победили Тойво Вярк и Энн Когер (302 штрафных очка), вторыми стали Пеетер Нордберг и Харди Нигулас (307). За нами остались Микфельдт с Тыкке (314,2) и Кьрге с Каазиком (314,7). Это третье место показало, что конкуренция в республике стала сильнее.

В середине июля пришло известие, что мы с Пурретом зачислены в состав советской команды для участия в ралли «Тысяча озер». В Москву вызвали и Александра Тыкке. Наконец-то у меня

появилась возможность выехать на ралли за границу со своим постоянным напарником. Особенно радовался Пуррет, для которого это были первые международные соревнования, если не считать «Русскую зиму» в марте. К сожалению, оказалось, что новый автомобиль нам для ралли не выдадут, и пришлось заниматься тем, что у нас уже был. Готовили мы его в Таллине, на авторемонтном заводе. О двигателе позаботился Аксель Тали, а ходовую часть и трансмиссию мы проверяли сами.

В Москве выяснилось, что в ралли участвуют семь экипажей на «Волгах», причем Тыкке едет вместе с горьковчанином Альфредом Щербаковым. Мы выслушали пожелания и напутственные речи руководства ДОСААФ и представителей «Автоэкспорта», в которых говорилось в основном, что «Волга» – надежный автомобиль и все должны финишировать. Этим будут достигнуты рекламные цели, но чем выше будут при этом места в классе и общем зачете, тем лучше.

В Хельсинки нас традиционно хорошо приняли на фирме «Конела». Мы вновь установили на автомобиле регулируемые амортизаторы «Кони», настраивать которые каждый должен был по своему усмотрению. Мы посетили сауну фирмы, где особенно блаженствовал Пуррет-Юсс. Затем мы отправились в Ювяскюля.

В том году организаторы ралли (проходившего 19-21 августа) сделали его особенно длинным – 2261,5 км, в том числе двадцать пять скоростных участков общей длиной 215 км. На старт вышло сто пятнадцать экипажей; наш стартовый номер был 108. С нами в одном классе шли Онни Вилкас – Йорма Пулкинён на «Мерседесе» и Матти Пирттинен – Пекка Пирттинен на «Ситроене-DS21».

Во время тренировок мы смогли пройти трассу только один раз, и нормальную легенду составить не получилось. Правда, некоторые скоростные участки были мне уже знакомы по прошлым ралли и были описаны в старых легендах, но для Пуррета все было в новинку, а проверить эти легенды мы не могли.

Ралли складывалось для нас хорошо; несколько раз мне приходилось сдерживать Пуррета, так как на легенду особо полагаться не стоило, а финишировать надо было обязательно. Но ближе к вечеру второго дня во время скоростного участка на прямой и узкой гравийной дороге на очередном трамплине при приземлении сзади раздался лязг, и автомобиль начал вилять из стороны в сторону. Мы перескочили через неглубокую канаву и выехали в поле. Пуррет затормозил, и мы увидели, что задняя левая рессора лопнула, а задний мост перекосило. Мы решили добраться до финиша скоростного участка и там решить, как поправить дело. Починить сломанную рессору мы не могли, а замена ее отняла бы больше часа времени, и мы были бы сняты с соревнований. Мы осторожно продолжили движение, избегая прыжков на трамплинах.

На финише мы были в абсолютном зачете на пятьдесят седьмом, а в своем классе – на восьмом месте. Из ста пятнадцати стартовавших ралли закончили шестьдесят два экипажа, сошли пятьдесят три. Для меня финиш в ралли означал, что я наконец получал к своему горделивому значку участника ралли «Тысяча озер» вдобавок к двум белым подвескам (сход) первую синюю (финишировал).

В Москве нами не были недовольны, так как сошел только один экипаж на «Волге». В классе победили Онни Вилкас и Йорма Пулкинён на «Мерседесе». Сергей Тенишев и Валентин Кислых в классе заняли третье место.

В чемпионате СССР по ралли, проводившемся в сентябре в Ужгороде, мы с Пурретом стартовали на том же автомобиле. Все складывалось отлично, мы были готовы дать соперникам хороший бой, но во время звездного сбора в Белоруссии случилось трагическое происшествие.

В вечерних сумерках в плотном потоке на узкой дороге на городской окраине навстречу нам попался автобус. За мгновение до встречи с нами он остановился на остановке. Мы проезжали мимо автобуса на расстоянии около метра, когда внезапно из-за автобуса выбежала молодая женщина. Она бросилась прямо на левый бок нашей «Волги» так неожиданно, что ее голова ударилась о стойку лобового стекла. Пуррет затормозил, и машина остановилась в четырех-пяти метрах от лежавшей на земле женщины. Пуррет выскочил наружу, чтобы остановить автобус, который уже начал отъезжать от остановки. Я бросился к пострадавшей, чтобы понять, чем ей можно помочь. В тот же миг я увидел, что подъехал автоинспектор на мотоцикле. Шедшие за нами Тойво Вярк и Эндель Когер предложили инспектору отвезти пострадавшую в больницу, которая виднелась метрах в двухстах. Инспектор

согласился. Так как движение из-за аварии встало, инспектор быстро осмотрел место происшествия, замерил тормозной путь нашего автомобиля, потребовал у Пуррета водительское удостоверение и приказал ехать за ним в ГАИ. Там Пуррет написал объяснительную записку и начертил схему места аварии. Мы надеялись, что женщина получила только легкий удар по голове и придет в себя, и мы сможем продолжить ралли, так как вины Пуррета в аварии не было. Примерно через час ожидания пришел инспектор и объявил, что женщина скончалась, и нам придется остаться на ночь в городе, пока не будет определено, виновен Пуррет или нет. Еще инспектор сказал, что женщина работала медсестрой в той же больнице и торопилась на работу к своей смене. Именно поэтому она так неожиданно и выбежала из-за автобуса на дорогу.

Инспектор отвез нас на ночлег в местную школу. Комната с двумя кроватями с матрацами и подушками, никакого постельного белья. В соседней комнате размещался молодой человек, который в ответ на наш стук пришел познакомиться. Он рассказал о себе грустную историю: он получил большую дозу облучения, и жить ему осталось месяца два. Его держали здесь, в школьном здании, и он не мог встречаться ни с родственниками, ни с кем бы то ни было еще. Тут я посмотрел на него повнимательнее и заметил, что на голове у него не осталось ни волоска, кожа на лице была изжелта-серой, а руки дрожали. Молодой человек рассказал, что ему дают все, что он пожелает, но товарища, с кем можно было бы поговорить, у него нет. Он принес в нашу комнату фанерный ящик размерами 30×30×30 см, полный проводов, и кинескоп от телевизора и показывал нам передачи из Варшавы, Киева, Минска и других городов. Каналы он переключал при помощи самодельного пульта. В то время у нас дома у телевизора еще не было пульта управления. Поскольку школа стояла на холме, а антенну он вывел на крышу, он мог смотреть множество телевизионных каналов. Чтобы беседа была более дружеской, он принес нам коньяк и стаканы с чаем.

На следующее утро инспектор вернул Пуррету водительское удостоверение и сказал, что мы можем ехать дальше, так как вины Пуррета в аварии нет. Мы в возмущении поехали в Ужгород, где нас ожидали. Судьи сообщили, что если бы мы прибыли на место рано утром, они бы допустили нас к участию в основной части ралли. А так нам не повезло, и выступление в чемпионате СССР пришлось на этом закончить.

1967

Начало 1967 года я посвятил учебе в институте и сдал последние экзамены перед защитой диплома. Тему дипломной работы – «Конструкция и подготовка шипов для автомобильных шин и разработка технологии монтажа» – я предложил институту сам, так как начиная с ралли «Монте-Карло» занимался этими задачами на заводе. Тему утвердили, а руководителем проекта назначили Бернгарда Сааре, доцента кафедры точной механики.

В зимнем командном ралли 1967 года из-за учебы я не участвовал, но когда меня пригласили на тренировочный сбор команды СССР на побережье Черного моря в Адлер и Сухуми, я ответил согласием. В письме, пришедшем в феврале председателю республиканского ДОСААФ Юри Раудсеппу за подписью начальника управления военно-технических видов спорта ЦК ДОСААФ СССР Бориса Трамма, приказным тоном предлагалось командировать восемь эстонских спортсменов на период с 5 по 20 апреля на тренировочный сбор по маршруту Москва – Харьков – Ростов-на-Дону – Краснодар – Адлер – Сухуми, основной целью которого были тренировки на горных дорогах Кавказа. В письме на меня возлагалась задача быть штурманом всей команды, идущей на «Волгах». Я поехал вместе с Людвигом Кырге, которого также пригласили на сбор. Путь из Москвы в Адлер был длинным, с несколькими ночевками. Так как скорость движения была невелика, все это больше напоминало простую туристическую поездку на Кавказ.

Во время сбора нам рассказывали о теории и технике прохождения поворотов, поведении ходовой части автомобиля в поворотах, особенностях ралли, тактике ведения соревнований и т. д. Мне пришлось учить спортсменов технике чтения карты, составления и чтения легенды. Говорил я и о тактических сторонах ралли, например, об умении опоздать, чтобы сберечь автомобиль, о необходимости отдыха и т. д. Практическую езду мы отрабатывали на подъемах к Красной Поляне и на гору Ахун и на спусках оттуда. Это была настоящая тренировка до седьмого пота. Один местный спортсмен во время ночного скоростного заезда не справился со своим автомобилем и вылетел с

крутого склона вниз прямо в стоявший там жилой дом. Сбор продолжался неделю, а всего я был в отъезде две недели.

В начале года Йоханнес Пуррет сообщил, что уходит из большого ралли и собирается посвятить больше времени семье – он женился во второй раз, и в семье родился сын. Он не стал оформлять необходимые для включения в сборную Союза документы – автобиографию, рекомендацию парткома и т. п. Следовательно, в сборную его не пригласили. Я написал Юссу письмо, на которое он не ответил.

Снова передо мной встала проблема напарника. С кем продолжать спортивную карьеру? Спортивный клуб «Темпо» позвал меня в свои ряды, предлагая в этом случае ездить вместе с Калью Микфельдтом, очень хорошим спортсменом – таксистом десятью годами моложе меня. Я взвесил все плюсы (сильный клуб, новый автомобиль, очень хороший напарник, прошедший, как таксист, хорошую тренировку) и минусы (уход из АМК ДСО «Калев», малое внимание, уделявшееся ралли в клубе) и принял предложение. Первым ралли вместе с Калью стало первенство Таллина, в котором мы заняли первое место в абсолютном зачете.

Следующими соревнованиями было VIII ралли автопарка Министерства здравоохранения «Валгеранд» 24-26 мая, которое к тому времени уже выросло до соревнований первой группы по всесоюзной классификации и в котором участвовали и представители Латвии. Длина дистанции составляла 2457 км, из них спортивная часть ралли – 1148 км. Дополнительных соревнований было девятнадцать. Стартовало тридцать четыре экипажа, но финишировало только пятнадцать. Мы с Калью Микфельдтом стартовали на «Волге» и одержали победу в общем зачете ралли, опередив Ардо Раудсеппа с Уно Рогенбаумом. Из гостей лучшими были Гуннар Циммерман с Александром Карамышевым из рижского ДОСААФ, занявшие четвертое место.

В чемпионате ЭССР мы также заняли первое место и стали чемпионами в классе «Волга». Ханс Рюютель с Гуннаром Хольмом, которые выступали на «Москвиче-412», были быстрее нас и завоевали звание чемпионов Эстонии в абсолютном зачете. Ралли в основном проходило по дорогам южной Эстонии со стартом и финишем спортивной части в Выру-Кубья. На одном скоростном участке при приземлении после очередного трамплина у нас вылетело заднее стекло вместе с уплотнителем. Повидимому, кузов «Волги» перекосило, и стекло вывалилось из проема. Калью резко затормозил, но так как мы были на скоростном участке, то продолжили заезд – вылетевшее стекло все равно разлетелось вдребезги. Уплотнитель нам также был не нужен – его очистка от осколков стекла заняла бы слишком много времени. И все же отсутствие заднего стекла отрицательно сказалось на скорости – автомобиль как будто тянуло назад. Анализируя после ралли свои результаты на скоростных участках, мы поняли, что именно из-за отсутствия заднего стекла проиграли Рюютелю и Хольму.

В июле состоялся чемпионат СССР со стартом и финишем основной части снова в столице Кабардино-Балкарии – Нальчике. В этих местах я выступал уже в третий раз, но на этот раз с Калью Микфельдтом. Стартовали мы на «Волге».

Ралли началось 2200-километровым звездным сбором в Нальчик, который мы прошли без проблем. В Нальчике была отличная теплая летняя погода. За день до старта в окружавших город горах начались по-южному сильные дожди, и проходившее через город сухое речное русло превратилось в полноводную, быструю, несущую камни бурлящую реку.

Конкуренция была особенно острой – в ста восьми экипажах было шестьдесят три мастера спорта. В правила ралли были снова внесены некоторые изменения, о которых участников известили непосредственно перед стартом. Трасса проходила по трудным горным и степным дорогам, которые из-за дождей кое-где превратились в месиво непролазной грязи. Все время шел дождь. Ориентироваться приходилось по сомнительной точности дорожной карте Грузинской ССР. Все это давало большое преимущество местным спортсменам, а также тем, у кого было больше информации. А этой последней, похоже, было больше у раллистов из Литвы и Латвии, нежели у нас. Изучая после финиша протоколы чемпионата, я увидел, что наши результаты на скоростных участках были неизменно хуже, чем у медалистов. О накале борьбы говорит тот факт, что второе и десятое места в классе «Волга» разделило только двадцать секунд – и это после двадцати одного скоростного участка! Мы финишировали девятыми, став единственным эстонским экипажем, попавшим в первую десятку.

Во второй половине июля в спортивный отдел республиканского комитета ДОСААФ пришло письмо по поводу моего участия в финском ралли «Тысяча озер», причем срок командировки был очень долгим. Вызывали только меня, без Калью. В Москве оказалось, что я поеду на «Москвиче-408» вместе с инженером лаборатории скоростных испытаний АЗЛК³³ Виктором Щавелевым. Виктора я знал и раньше как раллиста, долгое время являвшегося членом сборной СССР, чьим постоянным напарником был водитель-испытатель того же завода Эммануил Лифшиц. Мне сказали, что Лифшиц болен, и в Финляндию водителем вместо него отправляюсь я.

Несколько дней перед отъездом я занимался в лаборатории скоростных испытаний АЗЛК подготовкой автомобиля. Выяснилось также, что в Финляндию мы выезжаем заранее, чтобы перед ралли принять участие в нескольких мероприятиях по случаю пятидесятилетия Октябрьской революции, которые проводила Коммунистическая партия Финляндии. Об этом также долго говорили во время предотъездного инструктажа у председателя ЦК ДОСААФ.

Советская команда на этот раз выступала преимущественно на «Москвичах». В Финляндию мы отправились, как обычно, колонной – семь «Москвичей» и две «Волги».

В Хельсинки на фирме «Конела» мы, как всегда, доводили машины: отбалансировали карданные валы «Москвичей», для нас были закуплены четырехточечные ремни безопасности, или «подтяжки». Мы прикрепили их к днищам автомобилей сбоку при помощи гаек и двух шайб большого диаметра. По традиции съездили и в сауну на берегу моря.

В Ювяскюля мы вновь поселились в гостинице «Хоспитц». Началось ознакомление с трассой и составление легенды. У меня в этом уже был большой опыт, накопленный в предыдущих соревнованиях, была и возможность тренироваться свободно. Генерала Шевченко на этот раз с нами не было, но из Москвы приехало много деятелей из ЦК ДОСААФ для участия в приемах Коммунистической партии. Эти в тренировки не вмешивались, а в основном знакомились с местной торговлей.

Самым большим мероприятием финской Коммунистической партии был общий вечер на принадлежавшем ей полуострове, где располагались дача с каминным залом для собраний и сауна. Во дворе был отрезок железнодорожного пути, на котором стоял спальный вагон с мягкими полками.

Вечер начался с речей. Так как переводчика не пригласили, то мне, эстонцу, чей родной язык был схож с финским, пришлось переводить. Я пытался выполнить эту задачу, но мой финский словарный запас был слишком мал, чтобы объяснить финнам, что им говорят по-русски, и наоборот. В тот вечер всем пришлось смириться с таким переводчиком, как я. На следующий вечер прибыл уже квалифицированный переводчик.

Но самое большое недоразумение случилось в сауне. Сергей Тенишев, слезая с полка, получил на спину целый ковш кипятка, обжегшего ему спину. Воду на него выплеснул один деятель из ЦК ДОСААФ, по ошибке перепутавший холодную воду с горячей. Так как обожженная спина причиняла Тенишеву адскую боль, а средств для лечения ожога на месте не было, его отвезли в ближайшую больницу. Спина для гонщика – самая важная часть тела для ощущения хода автомобиля, так что в этом ралли Тенишев принять участие уже не мог.

Во время тренировок мы прошли трассу дважды и проверили составленную легенду. В этот раз дистанция составляла 1837 км с двадцатью одним скоростным участком общей длиной 178 км. Стартовал 121, финишировало 70, сошел 51 автомобиль. Наш стартовый номер был 84.

Ралли «Тысяча озер» по традиции началось заездом на скорость в центре города, в Харьюмяэ. В дальнейшем ралли складывалось для нас нормально, пока в середине первой ночи в правом повороте на одном из скоростных участков стартовавший перед нами автомобиль не врезался в помост для бидонов с молоком и не перегородил собой полдороги. Он соскользнул с дороги и затем выскочил на нее обратно. Чтобы избежать столкновения, я резко вывернул руль вправо, чтобы пройти между автомобилем и кюветом. Из-за большой скорости в узком повороте началось боковое скольжение, и наша машина перевернулась через крышу и упала обратно на колеса. Двери от удара не открылись, в крыше была вмятина, лобовое стекло разбилось, а внутри царил тишина. Когда я оправился от испуга,

³³ До 1968 года – МЗМА.

то закричал: *«Витя, где ты?»*³⁴, – но ответа не получил. Я подумал со страхом, что он мог выпасть из машины, но тут заметил, что двери с его стороны были закрыты. Я повернулся и услышал голос Виктора: *«Я здесь, но ты сидел на моем лице, и я не мог ответить»*³⁵. Я попробовал запустить двигатель – он заработал. Мы уперлись ногами в край крыши над лобовым стеклом и выправили вмятину, а затем продолжили заезд. Так мы без переднего стекла добрались до финиша первого круга. Результаты на скоростных участках были слабыми, так как без лобового стекла автомобиль превращался в надувной мешок, что снижало скорость. Когда мы закончили в Ювяскюля первый круг, механики при помощи проволоки закрепили новое стекло и наладили открывание и закрывание передних дверей. Трансмиссия, ходовая часть и двигатель были в порядке, и мы продолжили соревнования. Но морально мне был нанесен удар. Четвертый раз я стартовал в ралли «Тысяча озер», и каждый раз со мной случалась какая-нибудь история! Финишировали мы в своем классе на двадцать шестом месте.

В Финляндии впервые стартовали и Ханс Рюютель с Гуннаром Хольмом на «Москвиче-412». И им не улыбнулась удача: за день до старта Гуннар во время испытаний машины перевернул ее на крышу. Мастера «Сисемян Ауто» к утру привели ее в порядок, но на второй день ралли пробило прокладку блока цилиндров, и Хансу с Гуннаром пришлось сойти с дистанции.

На следующий день на заключительном банкете Тууре Вуори – традиционно наш главный соперник в Финляндии – подарил мне головку блока цилиндров своей «Волги» с впускными коллекторами, в которых было устроено водяное охлаждение. Головка отличалась тем, что впускные каналы были круглыми и имели больший диаметр, что улучшало наполнение цилиндров, и мощность двигателя возрастала. Тууре сказал, что больше на «Волге» не выступает и пусть я теперь испробую ее качество.

В начале октября мы с Калью Микфельдтом стартовали в проводившемся в Латвии ралли «Руденс» («Осень»), чтобы проверить преимущества подаренной Тууре Вуори головки блока. Мы опасались, что техническая комиссия может не допустить нас к участию – ведь головка была нестандартная, и это было заметно на глаз. Но нас все же допустили, и мы действительно почувствовали, что двигатель стал мощнее. На одном скоростном участке была возможность проверить максимальную скорость «Волги». Надо было пройти десять километров по практически прямой асфальтовой дороге с педалью газа «в пол», и мы затратили на это 3 мин 47 с, что соответствовало средней скорости 161 км/ч. Этот результат был значительно лучше, чем у ранее стартовавших участников, и вызвал интерес у судей. В дальнейшем нам пришлось держаться скромнее – идти на скоростных участках медленнее и не рваться к призовому месту. На финише мы были в середине, но в командном зачете выиграли.

В Эфиопии

В середине октября пришло письмо из Центрального автомотоклуба СССР с просьбой, но не приказом командировать меня в Москву в состав сборной Советского Союза для участия в IV «Высокогорном ралли» в Эфиопии. Ориентировочно продолжительность командировки составляла два месяца.

В Центральном автомотоклубе в Расторгуево мне стало известно, что в Эфиопию летят десять раллистов. Выступать предполагалось на двух «Волгах» и одном «Москвиче-408». Автомобили для ралли надо было выбрать среди тех, которые находились в продаже в эфиопской столице Аддис-Абебе, а с собой мы брали только двигатели. Выяснилось, что я буду выступать вместе с Виктором Щавелевым, с которым стартовал и в ралли «Тысяча озер» также на «Москвиче-408». Главной целью нашего выступления было поднятие репутации советских автомобилей. В Эфиопии во множестве продавались «Москвичи» и «Волги», но многие из них простаивали из-за каких-то неисправностей, и уровень продаж упал, так как не было условий для их ремонта и технического обслуживания и существовал дефицит запчастей.

Предотъездный инструктаж на этот раз проводился в рекламном отделе «Автоэкспорта» за чашкой кофе, а не в ЦК ДОСААФ, как обычно. Нам разъяснили сложившуюся в Эфиопии обстановку и

³⁴ В оригинале по-русски латиницей.

³⁵ В оригинале по-русски латиницей.

поставили задачу обязательно финишировать, чтобы этим продемонстрировать надежность советских автомобилей даже в высокогорье.

Спортивный журналист Эли Кальдма опубликовал в 1968 году в «Спортивной газете» (от 5, 8, 10 и 12 января) на основе моего рассказа серию статей об эфиопском «Высокогорном ралли», которые в сокращенном, дополненном и исправленном виде я привожу далее.

За шесть часов в Африку

Эфиопское «Высокогорное ралли» (Fourth Ethiopian Highland Rally) проводилось 7-10 декабря 1967 г. в четвертый раз. Год от года эти соревнования становились все популярнее. Сильнейшие раллисты Европы считали их одними из самых сложных ралли. Каждый год в Аддис-Абебе собиралось все больше отважных спортсменов, чтобы на опасных горных дорогах испытать себя и свои машины.

В 1966 году местный раллийный комитет, покровителем которого был кронпринц Эфиопии Мерид Азмах Асфая Уоссен, решил пригласить на ралли советскую команду. Как известно, между СССР и Эфиопией в то время существовали дружеские отношения и очень оживленная торговля. Помимо прочего, в Эфиопию экспортировались легковые автомобили «Волга» и «Москвич». Так как они были там менее известны, чем продукция фирм Америки и Западной Европы, всесоюзная Федерация автоспорта совместно с «Автоэкспортом» решила принять приглашение – ведь, помимо спортивных целей, ралли служило и целям рекламным. К тому же часть проданных в Эфиопии автомобилей простаивала.

Приготовления к долгому пути начались в конце сентября 1967 года. Выступление в незнакомой стране в особенно тяжелых условиях было нелегкой задачей. Было известно, что трасса пройдет по высокогорьям и бездорожью саванн, а соперниками будут самые именитые спортсмены Европы.

По первоначальному плану мы должны были стартовать на двух «Волгах» и одном «Москвиче». В состав первого экипажа вошли москвичи Сергей Тенишев и Валерий Кислых³⁶, второго – львовские спортсмены Борис Ревякин и Эдуард Баженов, третьего – Виктор Щавелев и я. Механиками на соревнования отправлялись москвичи Александр Терехин и Виктор Галкин, представителем команды был начальник Центрального автомотоклуба СССР Александр Ипатенко. Все они были мастерами спорта по автомобильному спорту. Даже у переводчика Юрия Брянского, в совершенстве владевшего английским, французским и итальянским языками, был первый спортивный разряд. В Эфиопии мы убедились, что эта предусмотрительность себя оправдала сполна: всем членам делегации пришлось садиться за руль и выходить на дистанцию ралли.

Перед вылетом из Москвы мы форсировали двигатели и укомплектовали свои запасы. По договоренности мы должны были получить автомобили в Аддис-Абебе, а двигатели и раллийное снаряжение везли с собой из Москвы. Мы также ознакомились с правилами проведения ралли и тамошней обстановкой. Позже оказалось, что в наших познаниях было мало истины.

25 октября мы были готовы к вылету. Вечером того же дня нас и 1300 кг (!) нашего багажа в московском международном аэропорту ждал Ил-18. Этот восьмидесятиместный советский пассажирский самолет был оснащен четырьмя турбовинтовыми двигателями и располагал всеми удобствами для межконтинентальных перелетов. Ил-18 выполнял регулярные рейсы на линии Москва – Каир – Хартум.

Заполненный до последнего места воздушный гигант быстро поднялся на восьмикилометровую высоту. Полет был особенно спокойным, словно езда по хорошему асфальту. Вскоре за стеклами иллюминаторов протянулись в ярком лунном свете поля Украины. Хорошо был виден Крымский полуостров, берега Черного моря и утопающий в огнях Симферополь. Под крылом самолета промелькнули огни городов и деревень Турции и очертания Кипра, окруженные Средиземным морем. Даже во время вкусного ужина, предложенного в самолете, глаза вглядывались в неизведанные глубины.

«Африка», – сообщили из пилотской кабины, и самолет начал снижаться над Черным континентом. Полет продолжался только шесть часов, и вот колеса коснулись асфальта аэродрома

³⁶ Валентин Кислых.

столицы тогдашней Объединенной Арабской Республики Каира – перекрестка воздушных путей Европы, Азии и Африки.

Часовую стоянку мы использовали для знакомства с воздушными воротами Каира. Мы знали, что аэропорт построен по последней моде, но увиденное все же удивило нас. Гигантское здание с широкими балконами, террасами и залами производило величественное впечатление. Помещения были прекрасно обставлены. Все было выполнено на европейский манер, но при том все же и по-африкански. Помещения аэропорта сплошь утопали в зелени.

Здесь случилось первое и единственное неприятное происшествие на африканской земле, но вовсе не с африканцами, а с китайцами. В аэропорту находилась транзитом группа из сорока хунвэйбинов. Их темно-синяя форменная одежда и значки с портретом Мао Цзэдуна на груди невольно привлекали внимание. Увидев нас выходящими из советского самолета, они окружили нашу группу. Злобные взгляды и выкрики сопровождали нас до самого здания аэропорта. В конце концов руководитель хунвэйбинов сообразил, что они все же не в Пекине, и увел своих подопечных.

В Аддис-Абебе

Полет в лунном свете продолжался. Снова обрисовались контуры земли. Внизу блестела нить жизни Восточной Африки – Нил, все реже становились огни городов и селений. Мы приближались к столице Судана – Хартуму, где нас ждал американский «Боинг». В скромном аэропорту Хартума мы почувствовали, что находимся в Африке, – это показывала разница температур: в Москве было плюс восемь, а здесь плюс двадцать восемь, – и смуглые таможенники в тюрбанах и коротких штанах.

Ил-18 достиг своего пункта назначения. Выгрузка нашего багажа оказалась для работников аэродрома крепким орешком. Двухсоткилограммовые ящики выгружали из самолета вручную. К нашему удивлению, их повезли не к «Боингу», а на склад. Наши просьбы и объяснения остались гласом вопиющего в пустыне: летите, мол, спокойно себе дальше, может быть, отправим их потом. С этим «потом» мы были уже знакомы и решительно настаивали на своем. Только тогда, когда мы сами начали вытаскивать ящики со склада, что вызвало у грузчиков усмешку – белые люди работают! – к нам прибыла помощь. Двигатели, которые мы везли с собой, подняли подъемником на трехметровую высоту в багажный отсек «Боинга». Более сотни пассажиров следило за этим с кажущимся спокойствием, как будто вылет не задерживался на пару часов. Когда мы вошли в самолет, на нас обратились сердитые взгляды, но мы чувствовали, что в Африке время не имеет ценности и к этому привыкли даже иностранцы.

«Боинг» был 130-местным пассажирским самолетом с четырьмя реактивными двигателями. Хотя полет до Аддис-Абебы продолжался всего полтора часа, пассажирам предложили вкусный завтрак и настоящий эфиопский кофе. Под крылом самолета распростерлись саванны Судана и покрытая тропической растительностью цепь эфиопских гор. Садись мы на высоте 2500 м. «Боинг» сделал поворот и остановился перед зданием аэропорта Аддис-Абебы. Мы достигли конечной точки своего путешествия, столицы одного из старейших государств Африки. Было 26 октября.

Выходящих из самолета пассажиров встречали эфиопским гимном – приятной европейского типа мелодией вроде марша. Нас ожидали представители советского посольства и совместной советско-эфиопской фирмы «Эфсо». «Добро пожаловать!», дружеские рукопожатия, цветы. С момента встречи и до самого отъезда мы постоянно чувствовали заботу о себе. Аэропорт Аддис-Абебы был роскошным сооружением, но все же по размерам уступал каирскому. Когда мы сели в «Волги», возникло такое чувство, будто мы прилетели домой. Мы направились в центр города.

Аддис-Абеба очень красива. Мы знали, что в 1883 году император Менелик II распорядился для строительства города вырубить деревья на огромной территории. Позднее вместо них высадили эвкалипты, которые придают городу своеобразную красоту. В то время в Аддис-Абебе было более полутора миллионов жителей, а во всей Эфиопии – свыше 25 миллионов.

Машины остановились у гостиницы «Плаза», ставшей на два месяца нашим домом. У дверей нас приветствовал итальянец – хозяин гостиницы. Здесь все было европейским, кроме полов из каменных плит (даже в номерах) и шумящих за окном эвкалиптов. Особенно нам понравилась итальянская кухня. Вскоре мы убедились, что хозяин отлично вышколил своих поваров-эфиопов.

Сезон дождей только что закончился (отсюда и поздний срок проведения ралли), а термометр показывал тридцать градусов выше нуля.

В день прибытия мы посетили посольство Советского Союза. Его здание было одним из самых больших и красивых в Аддис-Абебе. Посольство располагалось на довольно большой территории – этот земельный участок подарил русскому царю основатель города император Менелик II, возвеличившийся после победы над итальянцами при Адуа в 1896 году. В ответ Николай II направил в личную гвардию императора сто казаков.

Посол побеседовал с нами о героической истории Эфиопии и борьбе за независимость с колонизаторами, особенно с итальянскими фашистскими захватчиками. Страна, где десятилетия назад царил мрак невежества, в послевоенный период сделала некоторые шаги вперед. Но все равно сделать предстояло еще очень многое, в первую очередь ликвидировать неграмотность. Большую роль в экономике страны играл иностранный капитал. Хотя Эфиопия была независимым государством, но ее огромные богатства по-прежнему принадлежали колонизаторам. Англичане были хозяевами армии, американцы – финансов и горнодобывающей промышленности, французы – железных дорог, итальянцы – сельского хозяйства, шведы – электростанций. В Эфиопии можно было встретить представителей многих народов, и все они занимали важные посты, в то время как местные народы...

Государством правил 75-летний император совместно с парламентом. Его официальный титул в государственных документах выглядел очень причудливо: Лев Иудейского Дома Завоеватель Хайле Селассие I, Божией Милостью Император Эфиопии. В последние годы широко развивались связи Эфиопии с Советским Союзом. В качестве подарков от СССР в Бахр-Даре был создан большой политехнический институт, в Ассабе построен современный нефтеперерабатывающий завод, а в Аддис-Абебе – современная больница.

Помощь советского врача понадобилась и мне. За пару дней до старта ралли у меня заболел зуб. Я отправился в больницу к стоматологу. Меня приняли вне очереди. Врач осмотрел мой зуб и заявил, что его лечение потребует много времени. Я попросил его вырвать зуб, так как с болью не смог бы стартовать в ралли. Врач сделал мне обезболивающий укол и попросил пересест в кресло в стороне, чтобы он мог вызвать следующего пациента. Вошла эфиопка, осмотрев которую, врач сказал мне: «Ей придется удалять тот же самый зуб». Эфиопка, узнав стоимость удаления зуба, заплакала и попросила позвать мужа, который ее ожидал. Муж, услышав цену, побледнел и сказал, что таких денег у них нет. После долгой торговли врач согласился вылечить женщину за меньшую сумму. Мне зуб удалили бесплатно.

Мы были в Эфиопии третьей советской спортивной делегацией. До нас страну посетили две футбольные команды. Футбол среди амхара и галла³⁷ – основных народностей страны – был очень популярен.

Приятной была встреча с главным секретарем раллийного комитета Понайотисом Стафанитисом, греком по происхождению, который был искренне рад нашему приезду. Его отец был русским, а десять лет назад семья уехала из Афин, чтобы поискать счастья в Африке. Будучи сам автоспорсменом, о предстоящем ралли он говорил с большим воодушевлением. Нам, дебютантам, надо было запомнить много полезных вещей.

Лучшими автомобилями в предыдущем ралли были «Мерседес-Бенц», «Фольксваген», СААБ, «Пежо» и «Рено». Этот последний секретарь считал главным фаворитом и нынешнего ралли. Кроме того, прошлогодние победители, местные спортсмены У. Хайлер и К. Э. Сёдерберг, тщательно готовили свой «Рено» к новым соревнованиям. Предыдущее ралли было особенно тяжелым. Из двадцати девяти экипажей, помимо Хайлера с Сёдербергом, норму времени сумела выполнить только одна машина – «Пежо-404», на которой выступали греки П. Мириалис и П. Арсиеро, а помимо них, Аддис-Абебы достигли еще только три (!) автомобиля. Мы с удивлением слышали, что греки решили на этот раз стартовать на «Волге». В Эфиопии ралли были популярны и проводились часто. Из гостей основными соперниками были спортсмены из Судана, Кении, Сомали, Уганды и других африканских стран.

³⁷ Ныне используется название «оромо».

Во время беседы с секретарем случилось недоразумение по поводу дня старта. По нашим сведениям, он был назначен на 7 декабря, но он сказал, что это будет 27 ноября³⁸. Недоразумение вскоре разъяснилось: в эфиопском календаре каждый месяц состоит из тридцати дней, а оставшиеся в конце года пять дней составляют тринадцатый месяц – отсюда и разница³⁹. Нам выдали правила ралли и схему трассы. Несмотря на усталость от перелета, мы до позднего вечера обсуждали «план боевых действий».

В саванне и в горах

На следующее утро начались приготовления. Мы знали, что ждет нас впереди, и поэтому использовали каждую возможность потренироваться. Только в день пятидесятилетия Октябрьской революции мы отдыхали.

Со склада «Эфсо» нам выдали пять совершенно новых «Волг» и один «Москвич». Виктору Щавелеву понравился снежно-белый «Москвич», который и стал нашим раллийным автомобилем. В окрестностях Аддис-Абебы мы проехали на нем первую пару сотен километров. Затем мы установили на него привезенный из Москвы двигатель, и можно было начинать обследование первого 1150-километрового круга. Всего маршрут состоял из трех кругов.

Лишь семнадцать километров мы прошли по асфальту, а затем начались мучения. На покрытой щебенкой дороге с глубокими колеями автомобили царапали дорогу днищем. На 117-километровом отрезке пути не было ни единого моста. Пять раз мы преодолевали реки вброд, когда вода часто доходила до уровня сидений. От центра провинции Бутаджира начался стокилометровый отрезок маршрута по бездорожью саванны. Теперь мы почувствовали, что находимся в настоящей Африке. Сезон дождей завершился только недавно, и земля размокла. Машины проваливались в ямы, полные грязи. Мы были в грязи с головы до ног и с трудом продвигались вперед. Но куда? Ни одного ориентира не было, не говоря уже о дорогах. К счастью, мы встретили полицейского-амхара, который согласился показать нам дорогу до деревни Бульбула.

Несмотря на нехватку времени, мы все же смогли взглянуть на окружавшую нас необыкновенную страну. Окрестности Бутаджиры были одним из самых отсталых районов Эфиопии. Местные жители были неграмотны. Жили они в семьями в соломенных хижинах, стоявших поодиночке в бескрайних просторах саванны. Клочки земли поблизости от хижин распахивали плугами, запряженными волами. Часто в плуг впрягались члены семьи, включая детей. Работящие собирали три, ленивые – два урожая в год. Об удобрениях здесь и понятия не имели. Семьдесят процентов пахотной земли лежали невозделанными. Здесь выращивали овес, кукурузу, просо и прочие зерновые. Земля принадлежала крупным землевладельцам и церкви, и земледельцам оставалась едва ли треть урожая. Содержание семьи лежало на плечах женщин. С детьми в сумках за плечами женщины переносили на головах большие вязанки дров или сосуды с водой, пахали и собирали урожай. Мужчины же пасли скот.

Повсюду были заметны пережитки феодального и первобытно-общинного строя. Глубокие шрамы и татуировки на лице, набедренная повязка, кольцо в носу и копье в руке – таков житель Эфиопии и поныне. Для миллионов – отсталость и нищета, для немногих – богатство и роскошь. Так обстоят дела и в большей части Африки.

По пути к деревне Бульбула, где во время ралли будет располагаться контрольный пункт, мы всеми возможными способами отмечали направление движения: вырубали топорами засечки на деревьях, складывали пирамиды из камней, составляли точную легенду. Наш гид не ошибся: мы прибыли на место по кратчайшей дороге. За саванной последовали восемьдесят километров по асфальту, затем снова бездорожье, но уже по твердому грунту. Мы вернулись обратно в Аддис-Абебу. Раллийные автомобили, которые еще не были как следует подготовлены к соревнованиям, портить смысла не было. Поэтому для дальнейшей разведки маршрута мы взяли два джипа ГАЗ-69. Эти полноприводные автомобили в Эфиопии очень ценили.

Второй отрезок первого круга привел нас в районы, где выращивали кофе, плантации которого поднимались до высоты 3000 м. Эта местность была похожа на горы в окрестностях Ужгорода. Готовую

³⁸ 27 хедара – в Эфиопии используется свой календарь, имеющий собственные названия месяцев.

³⁹ Разница в датах обусловлена не столько числом месяцев и дней в них, сколько тем, что начало года и каждого месяца в эфиопском календаре не совпадают с григорианским календарем.

продукцию перевозили по горным дорогам, вымощенным гравием; по ним худо-бедно можно было ехать, и особых неприятностей не случилось.

Мы посетили одну из крупнейших кофейных плантаций – точнее, лес, так как кофейное дерево растет очень быстро. Весь труд состоял в сборе богатого урожая. Поскольку кофе – основная статья эфиопского экспорта, то хозяевами плантаций являются колонизаторы. Бизнес! Поражало рабское преклонение эфиопов перед хозяевами, вплоть до целования ног.

Следующий этап в высокогорных саваннах был особенно трудным. Подъемы иногда были настолько круты, что автомобили с трудом могли забраться наверх, а на обветшавших мостах им постоянно грозила опасность падения. Во время переезда через одну мутную речку ГАЗ остановился посередине: уровень воды поднялся выше колес, и вентилятор забрызгал систему зажигания. Нам пришлось вылезать в воду и толкать машину, в то время как другой ГАЗ на берегу тянул ее на буксире назад. Машина так глубоко увязла в грязи, что наших сил оказалось недостаточно, и мы позвали на помощь местных пастухов. Общими усилиями нам удалось вытащить ее на берег.

Дорогу нам указывал итальянец – владелец гостиницы в Джимме. В вытягивании машины из грязной реки он не участвовал, а постоянно смотрел на темные дождевые тучи над горами, которые шли в нашем направлении, и советовал поскорее двигаться обратно, чтобы успеть до дождя достигнуть вершины, иначе дождевая вода, которая будет течь с горы на дорогу, сделает подъем наверх невозможным. Мы спешили, но на середине подъема хлынул такой сильный тропический ливень, что ГАЗы, невзирая на свой полный привод, забуксовали на крутом подъеме. Вода струилась вокруг колес, как в бурной реке. Мы стали поочередно толкать автомобили вверх. Когда подъем становился не столь крутым, мы запрыгивали внутрь и ехали дальше. Так, толкая их и своим ходом, через пару часов мы достигли вершины. Единственным, кто не вылезал наружу, был итальянец. Он сидел с испуганным видом, молился и перебирал четки. Я подумал: может, это бог помог нам достигнуть вершины или вдохнул в нас веру для борьбы с силами природы? Во время спуска порой возникало ощущение, будто мы едем вдоль течения по руслу быстрой реки – машина плыла и скользила, не имея надежного сцепления колес с дорогой. Как здесь вообще можно проводить ралли?

Поздним вечером мы добрались до гостиницы итальянца, переоделись в сухое, накинули выданные итальянцем халаты и отправились ужинать спагетти, к которым подали местное вино.

На последнем отрезке первого круга мы блуждали среди банановых и цитрусовых плантаций. Мосты через оросительные каналы не строили – как их переехать, каждый должен был думать сам.

Перед концом круга мы еще раз поднялись в горы. С 3000-метровой горы Энтото открылся живописный вид на утопающую в зелени Аддис-Абебу. Здесь находился монастырь, где Хайле Селассие провел несколько дней в 1941 году, чтобы вернуться в свой родной город точно в пятую годовщину с начала своего изгнания. Толпы народа с ликованием встретили своего негуса как народного героя, и в ознаменование этого момента на городской площади был воздвигнут монумент.

Небольшой отдых, приведение машин в порядок – и снова в путь. Маршрут вначале шел на юг, а потом на восток по проложенной итальянцами военной дороге. Земля была здесь усеяна обломками лавы, и ехать можно было едва-едва. В саванне мы сделали несколько отчаянных попыток обозначить дорогу, чтобы потом не сбиться с пути, особенно в ночной темноте.

Мы много раз встречали обезьян, которые живут здесь огромными стаями. Они следили за людьми, но близко к себе не подпускали. Видели мы также антилоп и верблюдов. Последние были здесь незаменимыми выючными животными, но они боялись автомобилей. С одним из них на горной дороге мы попали в настоящую историю. Увидев наши машины, верблюд сбросил с себя поклажу и пустился бежать. Мы прибавили скорость, но обогнать его не смогли. Дуэль продолжалась на протяжении примерно трех километров, потом верблюд споткнулся и упал. Хозяйка верблюда, полуголая женщина в набедренной повязке, в отчаянии смотрела вслед удалявшемуся животному. Мы попытались отвести верблюда обратно. В этом, однако, не было нужды – верблюд сам рано или поздно вернется к хозяину.

Достигнув военной дороги, мы вздохнули с облегчением: все же это была дорога. Радость, однако, оказалась недолгой, так как магистраль, когда-то содержавшаяся в порядке, пришла в

запустение, а мосты обветшали. Мы с трудом перебирались через быстрые горные речки и промоины в насыпи.

В конце пути – Дыре-Дауа – мы остановились в особенно роскошной гостинице. Город был очень чист и красив. Хозяевами здесь были только белые, а аборигены – их слугами. Город окружали богатые плантации сахарного тростника, лимонов, бананов и мандаринов. Редкие у нас лакомства здесь были очень дешевы.

Третий круг (1280 км) начинался в Дыре-Дауа и шел по уже пройденным дорогам обратно до города Содэре, где были теплые (28 градусов) бассейны с минеральной водой. Белые плавали, черные продавали билеты.

Трасса ралли снова поворачивала к югу. Мы ехали по бездорожью и с большим трудом различали указатели пути. У озера Ауаса мы попали под короткий тропический ливень, который обрушился на землю как из ведра. Обратный путь в Аддис-Абебу дался нам с меньшим трудом.

Мы прошли все три тысячи (если точнее, то 2996,6) километров тяжелого и сложного пути. Чтобы проверить указатели по пути, на ГАЗах мы прошли маршрут еще раз. По пути нам встретились почти все соперники.

День старта близился. Во время тренировок мы убедились, что машины требуется приспособить к местным условиям. На «Москвич» мы установили защиту картера, кузов подняли по возможности выше, смонтировали дополнительный топливный бак, электрический бензонасос и более мощный генератор. Чтобы двигатель не сдвинулся вперед, мы установили ограничитель. Также мы установили дополнительные фары и доработали сиденья.

Мы ездили в саванну испытать автомобиль ночью, чтобы посмотреть, как работают дополнительные фары. С наступлением темноты звери в саванне оживают. Мы встретили несколько хищников из семейства кошачьих и гиену, за которой я погнался. Было трудно ее преследовать среди кустов, но все же я приближался к ней, пока мы не подъехали к деревенской улице, куда она вбежала через ворота. В темноте мы видели и шагавшего вдоль дороги человека, за которым примерно в двадцати метрах шла гиена, ожидавшая своей добычи.

За день до старта мы представили свои автомобили технической комиссии. Все соответствовало правилам, кроме установленного нами ограничителя, который потребовали убрать. За нашими приготовлениями с большим интересом следили участники из других стран, так как «Волги» считались серьезными соперниками.

Старт

Предстартовые дни были особенно напряженными – ведь все шестьдесят шесть участников хотели финишировать в числе первых. Здесь будет нелишним заметить, что на призовые деньги за победу оба члена экипажа могли купить себе, например, «Волги», и у них еще остались бы эфиопские доллары. Так как для командного зачета требовалось участие пяти экипажей, мы зарегистрировали в качестве участников и машины сопровождения. Ралли показало, что этот шаг был в высшей степени правильным. Греков, которые стартовали на «Волге», мы заявили в основном составе.

День старта – 7 декабря (по нашему календарю) – превратился в Аддис-Абебе в большой праздник. Площадь Маскали, где обычно проводились праздники окончания сезона дождей, была украшена флагами. Специально сооруженная трибуна была заполнена болельщиками, как и улицы, которые вели к выезду из города. На площади выстроились тридцать три автомобиля в порядке номеров, определенном жеребьевкой. Машины одиннадцати марок: «Рено», «Пежо», «Волга», «Мерседес-Бенц», СААБ, «Форд-Англия», «Опель», ФИАТ, «Тойота» и «Москвич»⁴⁰ – были готовы уйти в трехсуточный путь по трудному маршруту ралли.

Наступил долгожданный миг. Под звуки марша, исполняемого военным оркестром, на эстакаду под навесом въехал автомобиль под номером 1 – «Рено» Х. Грегера и А. Саггесе. Кронпринц Эфиопии Мерид Азмах Асфа Уоссен пожелал спортсменам успеха и поднял руку. В то же мгновение поднялся стартовый флаг, и темно-коричневый «Рено» помчался среди рядов зрителей к выезду из города.

⁴⁰ Здесь перечислено десять марок, а одиннадцатая – «Фольксваген».

Каждые три минуты стартовый флаг поднимался снова. Среди советских автомобилей первой под номером 7 стартовала «Волга» Тенишева и Кислых. Номер греков был 10, Галкина и Терехина – 16, Ревякина и Баженова – 18, а Ипатенко и Брянского – 32. На боках нашего белого «Москвича» был нанесен номер 26.

На первом 1150-километровом круге было всего шестнадцать контрольных пунктов, куда участники должны были прибывать в сроки, предусмотренные графиком. За раннее прибытие на КП не штрафовали. В карточке участника компостером проставлялось время прибытия, и он мог ехать дальше. Правил дорожного движения в Эфиопии как будто не существовало – во всяком случае, о них никто никогда не упоминал.

Уже на втором этапе (117 км, гравийное покрытие, средняя скорость 80 км/ч) начались неприятности. На полпути в крутом повороте лопнула шина, и я с трудом удержал автомобиль на дороге. Пока мы меняли колесо, мимо пронеслись немцы на «Тойоте» (номер 27). Темнело. За несколько километров до контрольного пункта лопнула и вторая шина, и французы на «Рено» (29) показали нам красные задние огни. Мы ругали шины «Мишлен», которые использовали только из-за большего размера, что позволяло приподнять кузов машины выше. Перед КП, заскользив после резкого торможения, мы загнали в канаву судью с красным мигающим фонариком. Это нам, впрочем, не повредило. Мы опоздали на шесть минут. К счастью, наша «техничка» ГАЗ-69 была на месте, и мы получили новые запасные шины. Пока мы стояли, мимо проехал ФИАТ итальянцев (30).

Началось саванна без дорог – этап Бутаджира – Бульбула, где между двумя селениями было почти сто километров (точнее, 99 км). Мы шли по легенде. Справа и слева мелькали пучки света от фар других машин. Мы приблизились к той, что шла впереди нас, и обогнали ее – это был ФИАТ под номером 30. У СААБа с поднятым капотом возился финский экипаж. Стояла и «Волга» Ревякина с Баженовым (18), у которых сломался рулевой сектор. Позднее выяснилось, что ралли на этом для них закончилось.

Глаза вглядывались в темноту. Мы старались объезжать большие камни, кусты и деревья. Мы хвалили свой «Москвич», и настроение стало подниматься. Но тут мы на полном ходу угодили в яму и услышали, как лопасти вентилятора проскрежетали по радиатору. Подняв капот, мы увидели, что из радиатора струей течет вода. Что же, это конец? Ну нет, нас так просто не возьмешь! Тут же на месте в кромешной темноте при свете переносной лампы мы стали снимать радиатор, зная, что сзади идет «Волга» с запасным. Мы считали, что ждем «Волгу» одни, но, подняв голову, я увидел стоящих у машины местных жителей в белых халатах и с копьями; их белые зубы блестели в темноте. Откуда они взялись, ведь до селения далеко? Вскоре прибыла «Волга», мы быстро установили новый радиатор и продолжили свой путь.

Пятнадцать минут драгоценного времени были все же потеряны. Перед контрольным пунктом мы в третий раз заменили колесо. Нас обогнало несколько машин. Как же отыграть отставание? Этот вопрос мучил нас все сильнее. Но что тут поделаешь – шины «Мишлен» снова подвели нас. Даже на следующем этапе на дороге с асфальтовым покрытием лопнула шина: на большой скорости в поворотах обломки лавы протыкали боковины.

И снова бездорожье – горная цепь. В тишине спящей в темноте саванны раздался монотонный гул моторов. Мы ехали с осторожностью, чтобы не ошибиться. Свет наших фар скрестился с другим. Мы сблизилась – это оказались итальянцы на «Мерседесе». Вместе мы прошли несколько километров. По легенде у следующего большого валуна надо было повернуть направо, но «Мерседес» поехал прямо. Что делать – ехать следом? Мы все же повернули и не ошиблись. На контрольный пункт мы опоздали на двадцать восемь минут, а итальянцы еще долго блуждали по пустынной саванне. Последние тридцать три километра до Аддис-Абебы по асфальту были легкой прогулкой. Первая половина круга закончилась.

Направляясь в Джимму, мы шли уже на «родных» шинах «Москвича». Теперь кузов сидел немного ниже, но поведение машины стало заметно лучше. Началась гравийная дорога (337 км, средняя скорость 95 км/ч), которая стала для нас самым удачным этапом. Приятно было ехать по горам перед восходом солнца – то над облаками, то под ними. Солнце встает в Африке очень быстро и разгоняет туман. В Джимму, центр района, производящего кофе, мы пришли при ярком солнечном свете. Перед

нами туда прибыло семнадцать экипажей. Прошлогодние победители Хайлер и Сёдерберг на «Рено» опоздали меньше всех – на сорок минут – и вышли в лидеры. Мы опоздали на один час тридцать минут.

После трехчасового отдыха автомобили стартовали через три минуты в порядке прибытия. Первыми на очередной 207-километровый этап умчались лидеры. «Маленький белый», как прозвали наш «Москвич» соперники, ушел в дорогу восемнадцатым. Здесь удивили итальянцы, которые на своем «Мерседесе» попали на полном ходу в яму и выбыли из соревнований. Мы обошли «Фольксваген» под номером 19. Напряжение возрастало с каждым часом. Люди рисковали жизнями и своими автомобилями. Каждая минута была на вес золота. На этом этапе, проходившем по горным саваннам без дорог, ни один экипаж не смог выдержать график. Мы опоздали на двадцать восемь минут.

Началась езда среди полей, через грязные канавы и речки. Хорошо, что был солнечный день – ночью тут не проехал бы ни один экипаж. Так мы приблизились к последнему этапу. До Аддис-Абебы оставалось только тридцать пять километров, и тут... на подъеме на крутой речной берег сломалась полуось, на берег мы выскочили с разгона. К счастью, у нас была с собой запасная полуось. Мы трудились изо всех сил. Мимо нас прошли все экипажи. Чтобы продолжить ралли, мы должны были на финише первого круга проиграть лидеру не более трех часов. Сумеет ли мы это сделать или же вылетим из соревнований? Все с головы до ног в грязи, мы закончили работу и помчались вперед.

На последних километрах на горе Энтото мы отчаянно рисковали – на кону стояло слишком много. На контрольном пункте прошло два часа пятьдесят минут со времени прибытия лидера, когда «Москвич» ворвался на площадь Маскали. «Маленького белого» здесь уже не ждали. Обступившая нас толпа закричала: «Русс, "Москвич"!»

Автомобили были в пути двадцать один час. До Аддис-Абебы не добрались восемь (!) экипажей, среди них и две «Волги». У греков также сломался рулевой сектор, машина перевернулась через крышу, и продолжать ралли было невозможно. С людьми, к счастью, ничего не случилось. Перевернулись еще две машины, остальные потерялись в саванне. Лидер – «Рено» под номером 15 – опаздывал на пятьдесят минут, а лучшая пара наших – Тенишев и Кислых – была седьмой.

Второй круг

По графику после первого круга следовал трехчасовой отдых. Но мы примерно на столько же и опоздали и должны были сразу же готовиться к старту. Площадь Маскали была снова заполнена народом. Под звуки оркестра автомобили в порядке прибытия въезжали на эстакаду и отправлялись на 640-километровый второй круг. Перед стартом нас предупредили, что император Хайле Селассие I находится на пути в Дукем. Мы с негусом не встретились, зато встретился экипаж Ипатенко и Брянского. Будучи участниками ралли, да к тому же еще и иностранцами, они смело приблизились к эскорту императора. Начальник эскорта преградил им дорогу своим мотоциклом. В ту же минуту мотоциклиста вызвали к автомобилю императора. Автомобиль остановился, и дорога спортсменам была открыта.

Такой порядок император установил не случайно. Несколько лет назад один из его сыновей погиб в аварии, причиной которой стал обгон. Другой сын был покровителем ралли, и отсюда, по видимому, и проистекало подобное великодушие.

Второй круг начался удачно. На пятидесятом километре мы обогнали две «Волги», немного позже – «Тойоту» и «Пежо». Позади остались восемьдесят восемь километров саванны. Но на контрольном пункте мы сильно удивились: впереди оказались «Тойота» и «Пежо», которые мы обошли. Потом выяснилось, что они разведали трассу лучше, чем мы, и нашли сухое речное русло, по которому теперь и проехали. Мы опоздали на двадцать четыре минуты.

Перед выездом на военную дорогу нас неожиданно обогнал «Пежо» под номером 9. Его экипаж заблудился в саванне, заметил нас и так вышел на правильную дорогу. Красные задние огни «Пежо» мы далеко от себя не отпустили: дождались подходящего случая при переправе через реку и сами показали им свои задние огни.

Когда мы выехали на магистраль Аддис-Абеба – Дыре-Дауа с гравийным и частично асфальтовым покрытием (так называемую военную дорогу), в темноте перед автомобилем выскочила

гиена. На ее безобразной большой голове горели злые глаза. Я затормозил. Испуганная гиена спрыгнула в кювет и исчезла. В тот же миг мимо пронесся знакомый «Пежо».

Дорога становилась все хуже. На протяжении девяноста километров был только один нормальный мост, через остальные реки мостов не было. Мы ехали вброд, как получится. Чтобы отогнать сон, пили крепкий черный кофе, которого у нас собой было вдоволь. Мы сидели в машине уже двое суток. Перед окончанием круга мы обогнали «Тойоту» и два «Фольксвагена». Это окрыляло, и мы хвалили свой «Москвич» – было совершенно невероятно, что этот относительно легкий автомобиль выдерживает езду в столь тяжелых условиях. В Дыре-Дауа мы финишировали тринадцатыми, поднявшись на этом круге на двенадцать (!) позиций вверх. Улучшили свои позиции и другие наши экипажи. Тенишев и Кислых поднялись в общем зачете на второе место. До Дыре-Дауа не дошли шесть экипажей – не выдержали автомобили. Перед тем, как отправиться отдыхать, я обратил внимание, что на «Рено-16» лидеров меняли целиком весь передний мост на новый. Мы же ограничились только заменой амортизаторов.

Наконец-то можно было девять часов отдохнуть.

Третий круг

Интерес к ралли в Дыре-Дауа был также велик. На центральной площади ко времени старта собралось несколько тысяч человек. Вслед за «Рено» в путь ушла «Волга». Наши экипажи, как дебютантов, дружески приветствовали. Среди публики было немало местных горожан.

Последний, решающий круг начался. Еще 1212,9 км, еще одни сутки. Мы шли в середине. Только двадцать километров нам удалось держаться в графике, а потом лопнула уже восьмая (!) шина. Пока мы меняли колесо, мимо прошли две «Волги». Мы успокаивающе помахали им руками. Дорога была пыльной, об обгоне нечего было и думать. Облако пыли закрыло даже солнце. И вдруг – языки пламени на обочине! Мы проехали мимо горящего «Пежо» под номером 9, который, как мы потом узнали, выгорел дотла. Экипаж успел выскочить в последнюю секунду. Участников сопровождал вертолет личной гвардии императора, на борту которого были члены судейской коллегии. Они заметили горящий автомобиль и стали кружить над ним, но помощь оказать были не в силах.

Колеса шедших впереди автомобилей по-прежнему поднимали над дорогой огромную тучу пыли, в которой обгон был невозможен. Утешало только то, что следующий контрольный пункт, находившийся в центре провинции Уэленчити, был теперь не за горами. Дорога становилась все хуже и хуже. Камни, вылетающие из-под передних колес, непрерывно ударялись о кузов. Но «Москвич» держался молодцом. Этап мы завершили с небольшим запасом времени. Сэкономленные минуты здесь были особенно нужны. Местные жители устроили участникам чрезвычайно теплый прием. Апельсины и бананы просто сыпались в автомобили. Но самую большую радость доставляла холодная и чистая родниковая вода, которую мы пили с огромным наслаждением.

Настроение поднялось – ведь до сих пор все шло хорошо. Но на пути к следующему контрольному пункту снова начались неудачи – порвался ремень вентилятора. Потерянные минуты, ушедшие на его замену, ходом отыграть мы не сумели. Опоздание было непоправимым.

Следующий этап снова проходил по бездорожью саванны. Мы ориентировались по своим знакам и легенде. Велико было наше удивление, когда мы обошли «Фольксваген» местных спортсменов братьев Сиссиани. Что же, мы за столь короткое время приобрели стойкость к езде по саванне? Ведь братья выступали у себя дома. Вскоре мы оставили за собой и две «Волги» – Терехина с Галкиным и Ипатенко с Брянским. Этап мы завершили точно по графику.

Началась езда по асфальту. Мы выжимали из своего «маленького белого» все, и тут снова порвался ремень вентилятора. Мимо нас промчались «Волги». За десять километров до контрольного пункта мы опять заменили ремень. В дело пошел последний запасной. Мы переживали – только бы выдержал до конца этапа! Выдержал! На контрольном пункте мы взяли в автомобиле технической помощи новые ремни – ведь оставалось пройти еще более пятисот километров.

И снова гравийная дорога, кое-где с пугающими подъемами в гору. Несмотря на это, средняя скорость была задана равной 90 км/ч! Здесь нас несколько раз выручал электрический бензонасос.

Штатный насос во время тренировок порой отказывал – ведь машина иногда становилась чуть ли не вертикально. Мы опоздали всего на одну минуту.

Предпоследний этап третьего круга заканчивался в центре провинции Ауаса. Мы ехали по гравийной дороге вдоль горных склонов. Здесь нас поджидала опасность вылететь с дороги в поворотах, что, как правило, заканчивалось катастрофой. Бурные потоки воды с гор сделали во время периода дождей свое дело: мы с трудом перебирались через промоины. Несмотря на все это, этап сложился удачно: мы снова обогнали «Волги», потом «Тойоту», а перед контрольным пунктом – еще и «Пежо».

Промежуточного финиша в Ауасе мы достигли четырнадцатыми. Таким образом, наш экипаж опустился только на одну позицию ниже (порвавшиеся ремни вентилятора!). До Аддис-Абебы оставалось только 370 км и шесть контрольных пунктов. Наш лучший экипаж на «Волге» – Тенишев и Кислых, – который был в Дыре-Дауа на втором месте, в Ауасу прибыл седьмым. Экипаж допустил ошибку в саванне и в поисках потерянного маршрута потерял драгоценные минуты. Как оказалось впоследствии, эта ошибка стала для них роковой – из-за нее они упустили победу в абсолютном зачете.

Финиш

На рассвете третьего дня ралли машины отправились на последний, решающий отрезок маршрута. Впереди ждала Аддис-Абеба – финиш!

Первую пару сотен километров мы прошли хорошо, имея даже небольшой запас времени. Но потом мы угодили в очередную яму и услышали под кузовом какой-то подозрительный шум. Оказалось, что вылетел крестовый шарнир карданного вала, и ехать дальше было невозможно. Мы сняли кардан и жестко закрепили вал. Это все, что можно было сделать в сложившейся ситуации. Пока мы стояли, мимо прошли «Волги», «Пежо», «Тойота» и «Фольксваген». Перед контрольным пунктом в Бутаджире мы настигли «Фольксваген», но все равно опоздали на тридцать три минуты.

Наши нервы и темп езды были взвинчены до предела. Все больше давала о себе знать усталость. Конкуренция была настолько сильна, что любое происшествие могло перечеркнуть усилия всех трех дней.

Перед очередным контрольным пунктом нам с большим трудом удалось обогнать местный «Пежо», экипаж которого старался всячески нам помешать. Несколько раз мы шли бок о бок, и итальянцев постоянно выручали повороты. В какой-то маленькой деревушке дорога стала немного шире, и мы держали там скорость 120 км/ч. Во время этой дуэли мы шли очень мощно и настигли экипаж из ГДР на «Тойоте». С ним мы также справились.

Перед асфальтовой дорогой, ведущей в Аддис-Абебу, мы еще раз свернули в саванну. Среди полей кое-где попадались непроходимые грязевые ямы. Даже машина технической помощи с бензином и запчастями застряла в грязи. Но «Москвич» упорно пробирался через все ямы.

Когда мы выехали на асфальт, бензина в баке оставалось совсем мало. Дотянем ли до следующего места дозаправки? Мы с тревогой следили за стрелкой указателя уровня топлива, которая уже не двигалась. Дотянули! «Москвич» с заглушим двигателем вкатился на заправочную станцию. На последних двадцати километрах перед Аддис-Абебой по сторонам дороги стояли ряды болельщиков. Нас встречали особенно тепло – ведь первой финишную черту пересекла «Волга» Тенишева и Кислых под номером 7. Позднее мы услышали, что на второй половине последнего круга они продемонстрировали поистине виртуозную езду. Предпоследний этап «Волга» завершила второй. Впереди шли лидеры на «Рено», которых в облаке пыли Тенишев и Кислых обогнать не рискнули. Выбрав подходящий момент во время переправы через реку, они обошли «Рено». Бывшие лидеры и еще два экипажа: немцы на «Рено» и шведы на «Тойоте» – преследовали их по пятам. Из-за неразберихи с последним контрольным пунктом «Волга» ушла четвертой. Среди луж и ям с грязью наши спортсмены продемонстрировали возможности свои и «Волги». Оставив всех позади, они под ликование толпы пришли в Аддис-Абебу первыми.

Мы мчались к столице, все время сигналив и таким образом привлекая внимание стоявших по обочинам людей к «Москвичу» – надежному, закончившему соревнования автомобилю.

Четвертое «Эфиопское высокогорное ралли» завершилось. За трое суток мы прошли в необыкновенно тяжелых условиях три тысячи километров. Из тридцати трех стартовавших экипажей финишировали только восемнадцать. На обочинах остались автомобили известных фирм: «Мерседес-Бенц», СААБ, «Тойота», ФИАТ, «Фольксваген», «Форд-Англия» и «Пежо».

Победителями в абсолютном зачете второй год подряд стали местные спортсмены В. Хайлер – К. Сёдерберг на «Рено-16» (опоздание 175 минут), получившие восемь тысяч эфиопских долларов призовых. Второе место заняли С. Тенишев – В. Кислых на «Волге» (227 минут), третье – местный экипаж Х. Греггер – А. Саггесе на «Рено» (230 минут). В классе свыше 2000 см³ лучшими были Тенишев и Кислых. Другой наш экипаж – А. Ипатенко и Ю. Брянский – стал четвертым, еще один – В. Галкин и А. Терехин – пятым. В. Щавелев и я были в общем зачете шестнадцатыми.

Имелся и командный зачет, для которого из пяти экипажей ралли должны были закончить три. Первое место досталось «Рено», второе – «Волге», третье – ФИАТу.

Мы создали советскому спорту и автомобилестроению хорошую репутацию. Уже в день финиша в магазине «Эфсо» было больше покупателей, чем когда-либо ранее. Кроме того, наши «Волги» были после финиша ралли в полном порядке. О «Москвиче» этого, к сожалению, сказать было нельзя – к финишу он совершенно разваливался. Передний мост деформировался настолько, что при движении прямо руль был повернут на 180° против нормального положения, то есть спицы рулевого колеса смотрели вверх. Три тысячи километров горных дорог, саванны и бродов через горные реки буквально добились машину, но она выдержала ралли, которое закончила лишь половина стартовавших автомобилей.

После окончания ралли на обсуждении в торгпредстве СССР в Эфиопии выступлению команды дали хорошую оценку. Участники выполнили поставленную перед ними задачу и показали, что советские легковые автомобили в условиях высокогорья надежны и быстры. Было решено, что в следующем году советская команда будет снова приглашена участвовать в «Эфиопском высокогорном ралли».

Но я был зол из-за решения судей, которое огласили через два дня после окончания ралли. По этому решению наш результат аннулировался, так как мы в конце первого круга опоздали на КВ из-за замены полуоси. Вообще-то у нас не было опоздания; и почему же нам тогда разрешили пройти еще два круга и участвовать в двух перегруппировках? В изначальном итоговом протоколе мы были в абсолютном зачете шестнадцатыми, а в своем классе – десятыми. Ипатенко не стал подавать протест, так как мы на «Москвиче» выполнили главную задачу – финишировали. Он сказал: *«Пусть будет у вас шестнадцатое место»*⁴¹. И поскольку я не видел протоколов, то стал считать для себя, что шестнадцатое место так и осталось за нами.

Во время обсуждения было отмечено, что техническое обслуживание и ремонт продававшихся советских автомобилей были очень плохи и не хватало запчастей. Нам сказали, что в местном торгпредстве не было сотрудника, который занялся бы ремонтом и обслуживанием автомобилей и смог бы их организовать. Поэтому работники торгпредства предложили кому-нибудь из раллистов поработать в Эфиопии, чтобы организовать ремонт и техническое обслуживание продаваемых автомобилей. Заодно он смог бы составить к следующему ралли легенду, которую во время тренировок надо будет только проверить. Это сократило бы финансовые затраты и сэкономило бы время членов команды. Мы вопросительно смотрели друг на друга, когда внезапно Ипатенко предложил эту работу мне. Долго не раздумывая, я согласился. Было решено, что советское торгпредство в Эфиопии направит соответствующую заявку в Москву, в «Автоэкспорт».

На следующий день мы по просьбе корреспондента ТАСС Дмитрия Черникова отправились в саванну, чтобы сделать рекламную фотосъемку раллийных автомобилей. Черников на своей машине ехал впереди и выбирал место для съемки. За ним шли мы на «Москвиче», за рулем был Виктор. Мы разговаривали и, не заметив, что Черников остановился, врезались сзади в его машину. Удар был таким сильным, что передок «Москвича» здорово помялся, и снять его для рекламы не получилось.

⁴¹ В оригинале по-русски латиницей.

После целительного крепкого сна начались приготовления к возвращению домой. Так как двигатели и прочее раллийное оборудование мы ввезли в Эфиопию без уплаты таможенных пошлин, то должны были увезти их обратно. В аэропорту Аддис-Абебы мы поднялись на борт «Кометы» суданской авиакомпании, на которой долетели до Хартума. Там ждал знакомый Ил-18. Москва встретила нас морозной погодой северной зимы: если в Эфиопии было тридцать градусов выше нуля, то здесь – пятнадцать ниже нуля. Утром следующего дня я сел во Внуково на вылетающий в Таллин «Ту».

1968

Первыми соревнованиями года было IX Всесоюзное зимнее командное ралли; нашим местом старта звездного сбора был Таллин. Туда же на старт прибыли команды Ленинграда, РСФСР и Латвии. Также старт давался из Москвы, Орла, Минска и Гомеля. От Эстонии стартовало пять команд. Мы с Калью Микфельдтом были в первой команде «Темпо» вместе с экипажами Ардо Раудсепп – Уно Рогенбаум и Адольф Тикенберг – Эрика Сааре. Правила соревнований требовали, чтобы в команде была по меньшей мере одна женщина. В свою команду мы пригласили известную раллистку Эрику Сааре (жену Бернгарда Сааре). Наш номер был 10 (номера автомобилей 101, 102 и 103). Мы шли первыми, и вся ответственность за штурманскую работу легла на меня.

Торжественный старт 1100-километрового звездного сбора проходил на площади Победы. Первой [стартовала – А. Р.] первая команда рижского спортивно-технического клуба. Мы ушли на дистанцию пятыми. Маршрут звездного сбора пролегал от Таллина через Новгород, Псков и Выру до Риги, куда собралось в общей сложности двадцать шесть команд.

Основная часть ралли состояла из трех кругов общей протяженностью 1300 км. Трасса первого круга была очень сложной – приходилось ехать по узким заснеженным проселочным дорогам, где было очень легко ошибиться. Дополнительные соревнования были несложными, но из-за оттепели было тяжело идти по снегу. Многие команды сошли, среди них и вторая команда «Темпо».

Второй круг мы прошли ночью по очень густой сети дорог – снова узких, но на этот раз уже лесных. Многие команды допустили ошибки и опоздали, но, к счастью, не мы. Решающим был 45-километровый спецучасток, где средняя скорость была задана равной 76,5 км/ч и приходилось идти по извилистым дорогам, ориентируясь по карте и с помощью интуиции. Вся ответственность ложилась на штурмана первой машины, которым был я. К счастью, я не допустил ошибок. Второй круг не смогли одолеть двенадцать команд. Мы поднялись на второе место позади латвийской команды, которой, очевидно, помогали родные стены.

Третий круг был сравнительно легким, но в его конце надо было пройти двухкруговой заезд на скорость на ипподроме. Стартовало по две команды сразу, и нашим соперником стала команда автобазы Совета Министров Эстонской ССР. На старте мы были быстрее и выиграли заезд. В полуфинале мы сошлись с московской командой АЗЛК, выступавшей на «Москвичах-412». Мы на «Волгах» бороться с ними не могли, так как «Москвичи» стартовали куда проворнее.

В общем зачете первое место заняла первая команда латвийского спортивно-технического клуба, мы стали вторыми, а третьей – команда рижского общественного автоклуба.

После финиша ралли были официально объявлены имена эстонских спортсменов, вошедших в том году в состав сборной СССР, в числе которых оказались и мы с Калью. После моего имени стояла еще пометка «тренер».

В чемпионате Эстонии мы с Калью Микфельдтом стартовали на «Москвиче-408» – их выдали вместо «Волг» членам национальной сборной, так как «Москвичи» считались более перспективными автомобилями.

Чемпионат сложился для нас неудачно. Под конец первого круга возникла воздушная пробка в радиаторе – это означало, что пробило прокладку блока цилиндров, и из-за этого возникла пробка в системе охлаждения. Мы попытались во время двухчасового перерыва между двумя кругами заменить прокладку, но не смогли. Прежде всего нам нужна была новая прокладка, которую мы получили от одного из механиков технической помощи. Пока Калью искал новую прокладку, я снимал с двигателя старую. Мотор был горячим, и работать можно было только в перчатках. Работа была для меня

непривычной, и каждое движение требовало времени. Пока мы заново собрали двигатель и запустили его, прошло уже намного больше часа. Это означало снятие с соревнований, и мы сошли.

Незадолго до ралли «Тысяча озер» я получил из Москвы для этих соревнований «Москвич-412». К ралли я готовил его в Таллине, в основном в таксопарке. С ходовой частью и двигателем я делать ничего не стал – лишь установил раллийное оборудование и отправился в Расторгуево. Калью в Финляндию не пригласили, и мне пришлось ехать в одном экипаже с Александром Карамышевым из Латвии. Решение тренеров сборной показалось мне неразумным: почему я должен стартовать вместе со спортсменом, с которым раньше никогда не ездил, в то время как мой напарник был быстрым водителем и уже раньше стартовал в Финляндии? Особых разъяснений по этому поводу я так и не получил, но уже привык, что меня «ставят в пару» с другими раллистами как придется. На этот раз я исполнял обязанности водителя, но в то время для меня было главным, что я могу стартовать за границей.

На меня возложили обязанности «играющего тренера». Главой команды был Андрей Понизовкин, отвечавший за технику, а тренером – Карл Сочнов, с которым я разделял свои обязанности.

Мы с Карамышевым встретились в Центральном автотоклубе и на моем раллийном автомобиле отправились в Финляндию. Я знал Александра как раллиста, быстрого гонщика и хорошего штурмана, а также как единомышленника – в этом мы с ним сошлись. Мы с ним были ровесниками и были схожи характерами – лидерского типа. От Центрального автотоклуба на ралли отправились всего четыре экипажа, все на «Москвичах». В Финляндии их зарегистрировали как «четыре ста восьмье», хотя двигатели и коробки передач были от модели «412».

В Хельсинки в мастерских фирмы «Конела» мы доработали автомобили – как обычно, отбалансировали карданные валы, поставили новые амортизаторы «Кони» и новые шины. По традиции сходили в сауну.

В Ювяскюля мы вновь поселились в гостинице «Хоспитц» на главной улице города. Начались тренировки, во время которых я, пользуясь данными мне полномочиями, разрешил членам команды тренироваться самостоятельно. Так же поступили и мы с Карамышевым и в результате тщательно составили легенду. Наш стартовый номер был 62.

На этот раз ралли «Тысяча озер» было короче, чем раньше, – всего 1656 км, в том числе тридцать четыре скоростных участка общей длиной 278 км. Стартовало девяносто пять экипажей, из них вместе с нами в четвертом классе (до 1600 см³) – тридцать два, среди которых были и прошлогодние победители в абсолютном зачете Ханну Миккола и Ансси Ярви на «Форд-Эскорт Твин Кам», а также экипажи, занявшие второе и третье места.

Ралли получилось трудным, был сильный снегопад. Мы финишировали по предварительным результатам на тридцать четвертом месте в общем зачете, а позже в окончательном протоколе были тридцать седьмыми и пятнадцатыми в своем классе. Лучший экипаж на «Москвиче» – Юрий Козлов и Виктор Ильин – был на тридцать пятом и четырнадцатом местах соответственно.

Большим сюрпризом для нас с Карамышевым, а также для сотрудников фирмы «Конела» стал показанный нами лучший абсолютный результат на СУ-24 – 284 секунды. Мы оставили позади, на четвертом месте, победителя ралли в общем зачете Ханну Микколу, опередив его на восемь секунд⁴². Столь быстрой езды не ожидал от нас никто. Скоростной участок был коротким – всего четыре километра, – но проходил по очень извилистым, грязным и скользким дорогам, а во время заезда постоянно шел густой снег. Это все, наверное, и дало нам преимущество. В целом же хорошими результатами «Москвичи» были обязаны новым двигателям. Обычно «Москвичи» занимали в общем зачете ралли места в шестом-восьмом десятке. После финиша глава фирмы «Конела» преподнес мне протокол скоростного участка и посоветовал этот исторический документ вставить в рамку и повесить дома на стену. По его мнению, такого, чтобы «Москвич» выиграл скоростной участок ралли «Тысяча озер», еще не бывало.

⁴² Судя по официальному протоколу скоростного участка, помещенному на той же странице, Миккола проиграл две секунды, а восемь – это было отставание экипажа, ставшего пятым.

Я так и не знаю, сумел ли кто-нибудь еще из эстонских раллистов до победы Марко Мяртина в 2003 году выиграть скоростной участок на ралли «Тысяча озер».

В Финляндии я услышал от Карла Сочнова, что «Автоэкспорт» и ЦАМК зарегистрировали советскую команду для участия в ралли Лондон – Сидней длиной 16000 км. Кто из спортсменов войдет в команду, ему еще известно не было. От спортсменов АЗЛК я узнал, что участвовать будут четыре экипажа на «Москвичах-412». Специально для этого ралли заводу были заказаны десять автомобилей, из которых предстояло выбрать четыре.

Чемпионат СССР проходил в сентябре по дорогам Эстонии и Ленинградской области. Никакая предварительная разведка не разрешалась, и легенды у нас не было. Мы с Калью Микфельдтом стартовали на том же самом «Москвиче-412», что и в Финляндии. Мы быстро проверили автомобиль – все было в порядке, машина вполне обкатана, и мы со спокойной душой вышли на старт.

На звездный сбор мы стартовали из Таллина. Старт давался также из Москвы, Минска и Гомеля. К вечеру следующего дня мы прибыли на турбазу Комарово в Ленинградской области. За двадцать часов мы преодолели 1013 км. Звездный сбор прошел без какого-либо напряжения. После нескольких часов отдыха началась спортивная часть ралли, в которой принимали участие 136 экипажей. Первый круг (1048 км) начался заездами на скорость на внешнем кольце стадиона имени Кирова в Ленинграде⁴³. Помню, что когда половина участников, в основном на «Москвичах», прошла свои круги, начался проливной дождь, и нам с Калью пришлось идти по трассе, залитой водой. Время прохождения круга нас не обрадовало. Дальше мы шли в основном по дорогам Эстонии. Там было четырнадцать дополнительных соревнований, из них только одно по фигурному вождению, а все остальные – скоростные участки. Многие из них были нам знакомы: Кодасема, Соодла и другие. Финиш круга был в Репино под Ленинградом.

До этого момента все дополнительные соревнования, кроме первого, мы прошли хорошо, но дальше маршрут ралли шел по незнакомым дорогам Карелии, со спецучастками и дополнительными соревнованиями. Средние скорости были заданы сравнительно высокими – самая большая была 79,8 км/ч, – и это требовало хорошего ориентирования и постоянной езды «с газом в пол».

Длина второго круга была 641 км; он проходил по холмистым карельским дорогам. Мы уже вошли в ездовой ритм, когда посреди ночи на лесной дороге со множеством трамплинов, на которых колеса отрывались от дороги, при приземлении сломался задний стержень вильчатого рычага подвески правого переднего колеса, и оно ушло под днище. К счастью, мы не вылетели с дороги. В голову пришла мысль: стоит ли сходить с дистанции? Решили, что не стоит, попробуем отремонтировать. Калью натаскал под колеса камней, чтобы удержать машину на уклоне, я поднял ее домкратом и снял рычаг и обломки сломанного стержня. Возник вопрос, откуда взять болт, который заменил бы стержень. Я вывернул его откуда-то из боковины автомобиля. Мы собрали рычаг подвески и поехали дальше. На следующий КВ мы порядочно опоздали и получили много штрафных очков, но из соревнований не выбыли, так как на КВ можно было опоздать максимум на час.

Дальше мы шли уже осторожно, без прыжков на трамплинах. Наши результаты на скоростных участках были поэтому скромнее. Нашей целью было финишировать. Второй круг завершился в Репино. Во время перерыва между кругами я поговорил с кем-то из команды АЗЛК – кажется, со Щавелевым – и посоветовал на заводе поставить стержень потолще. С удивлением я услышал, что на автомобилях заводских гонщиков уже установлены стержни диаметром 12 мм.

Третий круг (647 км) мы прошли со скромной скоростью, думая прежде всего о том, что надо дойти до финиша. В итоге мы оказались тринадцатыми в своем классе и сорок седьмыми в общем зачете. Финишировали пятьдесят два экипажа. Своим финишем мы принесли команде АМК ДСО «Калев» тридцать четыре ценных очка и третье место в командном зачете. При изучении финишного протокола оказалось, что, если бы мы не получили штрафные очки за опоздание на КВ после поломки стержня, по результатам дополнительных соревнований мы завоевали бы в своем классе бронзовые медали. А ведь часть дополнительных соревнований мы прошли, не рискуя!

⁴³ То есть на трассе Невское кольцо.

Из спортивного отдела ЦК ДОСААФ пришла телеграмма, в которой в прежнем повелительном тоне меня просили направить в Москву для поездки в Австралию с целью составления легенды для ралли Лондон – Сидней. Продолжительность командировки составляла два месяца. С увольнительной я отправился к директору авторемонтного завода Юло Ярву, чтобы получить освобождение от работы. Ярв сразу же напомнил мне о моем обещании меньше участвовать в ралли. Мне было очень неловко, но я понимал, что за тогдашним «железным занавесом» возможность поехать в Австралию мне больше не представится, и попросил все-таки отпустить меня. После долгих уговоров я все-таки добился своего, так как Ярв был одновременно председателем президиума Федерации автоспорта ЭССР, и эта общественная должность обязывала его дать свое согласие.

В Австралии: составление легенды на трассу ралли

В Москве выяснилось, что я поеду в Австралию вместе с руководителем рекламного отдела «Автоэкспорта» Деви Дарчиевым. Мы с ним встречались и раньше, но близко знакомы не были. Обсуждая с ним план поездки, я узнал, что у него есть водительское удостоверение и собственный автомобиль – значит, водить он умел. Мы вместе отправились делать прививки, я получил синий служебный паспорт, в котором были визы Бирмы⁴⁴, Сингапура и Австралии. Наличие виз в паспорте показывало, что моя кандидатура на роль составителя легенды в Австралии была уже давно утверждена тренерами, так как на получение визы любой страны требовалось несколько недель.

Далее я использую записи из своего дневника, который вел во время составления легенды в Австралии.

Из Москвы мы вылетели 1 октября 1968 г. на Ил-18. В самолет мы входили через зал для почетных делегаций, отдельно от остальных пассажиров. Нас провожал Александр Ипатенко. Мы летели по маршруту Тегеран – Карачи – Рангун (Янгон). Вскоре после того, как самолет поднялся в воздух, нам подали бефстроганов, черную икру и кофе с пирожным.

Промежуточная посадка была в Тегеране, или Мехрабаде, как было написано на стене здания аэровокзала⁴⁵. Спустя сорок минут мы продолжили полет.

В Карачи мы прибыли вечером в темноте. Из самолета в аэровокзал пассажиров отвезли на видавшем виды дряхлом автобусе. В аэропорту мы пробыли около часа, рассматривая сувениры – в основном украшения из металла и слоновой кости, трубки для курения опиума и кривые сабли. Сменился экипаж самолета. Снаружи стояла удушающая жара, но в аэропорту был приятный прохладный кондиционированный воздух.

До Рангуна, теперь уже бывшей столицы Бирмы (Мьянмы), оставалось еще 3200 км. В самолете почти не осталось пассажиров. В семь часов утра мы приземлились в Рангуне (Янгоне). Тут у нас начались неприятности, так как мы не сделали прививки от холеры. Тогда же выяснилось, что наши чемоданы бесследно исчезли. В поднявшейся суете об отсутствии прививок как-то забыли. Представитель «Аэрофлота» отвез нас в гостиницу «Странд», так как следующий самолет из Москвы с нашим багажом должен был прибыть только через три дня, а до тех пор нам пришлось обходиться той одеждой, что была у нас на плечах, и фотоаппаратами. В гостиничном номере, к счастью, имелся кондиционер, а снаружи было влажно и жарко.

В эти неожиданные свободные дни мы ознакомились с городом и золотой ступой – пагодой Шведагон, или Золотой пагодой, стоявшей на горе и открытой с четырех сторон; внутри стояла высокая позолоченная башня. Входить туда можно было только босиком. Ботинки мы оставили за дверью – к счастью, они не пропали. Центр города имел четкую планировку. Движение было левосторонним, автомобили – самыми разнообразными, порой просто устрашающими на вид. Тысячи мопедов катились рядом с ними. Мы выпили пива на острове на озере Кандоджуи, или Королевском, побывали на самом грязном рынке, который я когда-либо видел, а также сделали себе в посольстве прививки от холеры.

На третий день с утра прибыли чемоданы. Выяснилось, что они все-таки были в том самолете, на котором мы прилетели в Рангун, но не в багажном отделении, а в салоне первого класса. Там их никто не догадался поискать, и они улетели обратно в Москву.

⁴⁴ Ныне Мьянма.

⁴⁵ Мехрабад – название тегеранского аэропорта.

5 октября мы вылетели из Рангуна в Сингапур на «Боинг-707». Во время рейса о нас всячески заботились, есть и пить давали столько, сколько нам хотелось. Мы впервые пили виски с содовой, так как льда не оказалось. Приземлились мы вечером. Бросались в глаза роскошь и богатство аэропорта.

Вокруг аэропорта были пальмы и зеленые насаждения. Пройдя все формальности, мы отправились в город и на двое суток остановились в гостинице, так как на рейсы в Австралию на следующий день не оставалось ни единого билета. Гостиница была по нашим меркам просто роскошной. Мы с Деви жили каждый в своем номере; в моем было две комнаты. Мы пошли в ресторан, скромно поужинали и отправились спать. Когда я лег в кровать, дверь номера открылась, к кровати молча подошли две малайки, и каждая со своей стороны подоткнула под меня одеяло. Все так же молча, ни о чем не спрашивая, они исчезли. Утром я проснулся от шороха свежих газет, просунутых в щель под дверь. Днем мы гуляли и ездили на такси по городу. На следующий день вечером мы вылетели в Дарвин.

Самолет – также «Боинг-707» – был полон пассажиров. Вскоре по салону прошла стюардесса, предлагавшая пассажирам напитки. Мы взяли себе шотландское виски со льдом. Едва мы получили его, принесли обед – холодную закуску, а затем горячее блюдо, сыр и кофе. Потом выдали пледы и подушки и пригасили освещение в салоне.

Поздно вечером мы прибыли в Дарвин. Когда самолет остановился, все поднялись со своих мест, подождали минут десять, но двери не открывались. Нас попросили подождать на своих местах. Вошел какой-то человек в мундире с распылителями в обеих руках, из которых он побрызгал на нас. У раствора был запах ДДТ. После этого нас выпустили из самолета.

В аэровокзале выстроилась длинная очередь к окошкам паспортного контроля. Вдруг из служебного помещения вышел человек в мундире с бумагой в руках, выкрикнул наши имена, пригласил нас выйти из очереди, взял паспорта и исчез за дверью. Остальные пассажиры, стоявшие в очереди, смотрели на нас с подозрением. Прошла примерно четверть часа, затем нам вернули паспорта и разрешили пройти в зал для транзитных пассажиров.

Зал, располагавшийся на втором этаже, был заполнен жизнерадостными американскими солдатами, сидевшими за столами с бокалами пива и громко разговаривавшими. У многих на груди были орденские ленточки. Посреди зала располагался бар, который солдаты обступили в несколько рядов. Суматоха была невероятная. Нам, советским гражданам, очутившимся среди этих шумливых американцев, было тревожно – мы не знали, известно ли им, что в зале «русские» (хотя русскими мы не были – лишь грузин и эстонец). Мы решили выпить по бокалу пива и подошли к бару, чтобы пробраться между солдатами к стойке, но кто-то отдал приказ, солдаты расступились и дали нам свободно пройти.

Через громкоговоритель постоянно объявляли номера рейсов, и часть транзитных пассажиров выходила из зала. Вдруг назвали какой-то очередной номер, и по всему залу поднялся ужасный гвалт. Все янки ринулись к выходу, и через мгновение зал опустел. Мы с Деви догадались, что эти молодые парни летели воевать во Вьетнам. Сколько из них вернулось назад живыми?

Вскоре и мы сели в самолет и вылетели в Брисбен. Была полночь, 6 октября 1968 г. Перед посадкой, в четыре часа, нам предложили завтрак – холодную закуску с апельсиновым соком и кофе.

Последовала очередная проверка паспортов, где выяснилось, что у Деви была австралийская виза на пятнадцать дней, а у меня – на двадцать. Откуда возникла эта разница, никто из нас не знал. После этой проверки мы официально ступили на австралийский континент, и больше паспорта никто не проверял.

Перелет в Сидней был коротким – вскоре самолет начал снижаться сквозь облака, пролетел над городом и приземлился в аэропорту на берегу моря. Сидней на первый взгляд казался тщательно спланированным, полным автомобилей и зеленым. Мы получили наши чемоданы и прошли таможенный контроль, который производился сразу на восьми-десяти столах, но туда все равно стояла очередь. Мы попали к женщине-таможеннику, тщательно рывшейся в багаже стоявшего перед нами австралийского военного. Таможенные правила Зеленого континента были особенно строгими: еду и лекарства тут же выбрасывали в корзину для мусора. Копаясь в моем чемодане, таможенница

обнаружила таблетки от гриппа и спросила, что это такое. Деви ответил вместо меня, что это успокоительное – я, как автоспортсмен, якобы принимал его перед стартом. Таможенница посмотрела на меня и сказала: «Не лгите, более спокойного человека, чем ваш друг, трудно найти». Таблетки она все-таки нам оставила. Во время проверки она задала нам десятка два вопросов: «Откуда прибыли?», «Куда едете?», «Зачем?», «Как долго намереваетесь там пробыть?» и т. п. Наконец с формальностями было покончено, но тут возникла новая сложность.

В Сиднее нас никто не встречал. Деви позвонил в советское посольство в австралийскую столицу Канберру и выяснил, что мы должны были прилететь туда. Мы сложили вместе свою наличность и тут же отправились покупать билеты, затем сдали свой багаж и прогулялись по аэропорту. Аэровокзал был красивым, современным, хорошо обставленным зданием. При выходе оттуда возникло ощущение, что мы прибыли на курорт: всюду была зелень, хорошо подстриженные газоны, люди были беззаботны, веселы и вежливы.

Мы летели на четырехмоторном самолете «Виконт-700» с креслами, расположенными по схеме «2+3». Полет продолжался сорок минут. В аэропорту нас встретил заместитель торгового советника *товарищ*⁴⁶ Кудинов, который на своем «Мерседесе-250» отвез нас в гостиницу «Канберра», показав нам перед этим город. Невысокие здания располагались на большой территории, а в центре были небоскребы деловых и торговых центров.

Здание торгового представительства было двухэтажным с гаражом на первом этаже. Оно находилось в красивом районе, где не было тротуаров. Служебные помещения обогревались через потолок. В торгпредстве нас встретили ужином на русский манер, на столе были виски, джин и бутылка «Старки». Магнитофон играл старинный русский романс «Дорогой длиною» в современном исполнении, который нам очень понравился. Говорили, что в России исполнять этот романс нельзя.

Мы обсудили предстоящее ралли Лондон – Сидней и помощь, которую будет оказывать торгпредство во время соревнований. Было решено, что с нами для составления легенды поедет работник торгпредства Владлен Петров, симпатичный молодой человек, уже третий год работавший в Австралии. Между прочим, его имя Владлен означало «Владимир Ленин».

Вечером я смотрел в гостинице телевизор – было всего три программы. Мы обсудили с Деви вопрос, какой автомобиль брать для составления легенды – «Форд-Кортина», который во время ралли будет с «Москвичом» в одном классе, или что-нибудь побольше. Я предпочел «Форд-Кортина». На следующий день мы позвонили из торгпредства на место старта, в Перт, заказали у фирмы «Авис» для себя «Форд» и забронировали места в гостинице.

В Канберре мы также подали ходатайство о выдаче виз в посольство Индонезии, так как назад в Москву нам предстояло лететь через Джакарту. Также мы подали заявку о продлении австралийских виз на десять дней. Все эти поездки я совершил за рулем «Форда-Фалькон». Было непривычно ездить на машине с автоматической коробкой передач и при левостороннем движении, но пришлось привыкать. Вечером мы вернулись в Сидней. Перед вылетом из Канберры нас ожидал местный корреспондент из «Дейли Телеграф», которому мы дали интервью.

В аэропорту Сиднея нас ожидали корреспонденты той же газеты, но мы проскользнули мимо них. Тут нас громко окликнули, и у информационной стойки мы увидели мистера Хохштада – предпринимателя, который намеревался начать в Австралии продажи «Москвичей». Он подозвал корреспондентов «Дейли Телеграф», и нам пришлось снова давать интервью, так как это было в интересах Хохштада. Статья вышла в газете от 9 октября 1968 г. Затем мы поехали в мотель «Флорида». В номере были две спальни, гостиная, балкон и кухня. В кухне имелся полный набор посуды на двенадцать персон, кухонная утварь, в холодильнике было масло, компот и мармелад, на столе – кофе, чайные пакетики и сахар.

На следующий день мистер Хохштад пригласил нас на обед, а затем – к себе домой. Он показал нам свою коллекцию антикварных автомобилей выпуска до 1920 года. При этом он своими руками привел их в порядок. Всего мы увидели десять автомобилей.

⁴⁶ В оригинале по-русски латиницей.

Вечером мы встретились с мистером Листером, дилером «Вольво», который также был связан с будущей продажей «Москвичей». Он отвез нас на встречу с австралийским раллистом, участником предстоящего ралли Карлом Тубманном, напарником которого был Джек Форрест. Дом располагался на берегу залива, во дворе на козлах стоял катер на подводных крыльях. Зал, где мы сидели и беседовали, был роскошен. Мы просили Тубманна рассказать об австралийской части маршрута ралли Лондон – Сидней и дать практические советы по ее прохождению, ведь он, как говорили, уже проехал ее дважды. Попросили также дать взглянуть на легенду, но он ответил, что она у напарника. Тогда мы попросили его показать на карте самые трудные места. Он небрежно взял с полки карту, и вместе с ней на пол выпала и легенда. Тубманн был слегка смущен тем, что солгал, невнятно извинился и позволил просмотреть легенду. Я спросил, есть ли возможность сделать копию легенды, и мы договорились, что мы скопируем ее на следующий день и вернем ему. Под конец мы поинтересовались, сколько автомобилей, по его мнению, дойдет до Сиднея; он считал, что финишируют примерно двадцать. Мы попросили его уточнить это число. В ответ на это он взял список участников и вычеркнул тех, кто, по его мнению, не финиширует, среди них и «Москвичи». Мы были поражены его бесцеремонностью, но распрощались по-дружески. Также мы узнали, что Тубманн намеревается начать в Австралии продажу советских мотоциклов. Мы пожелали ему успехов в торговле.

На следующее утро мы позавтракали в гостинице своими припасами и выпили кофе. Деви оплатил гостиничный счет на двадцать три доллара. Мы впервые при оплате ночлега уложились в свои суточные. Затем мы поехали на такси в аэропорт.

Регистрация на рейс прошла быстро. Летели мы на небольшом «Боинге-727», в Аделаиде пересели на такой же «Боинг». В аэропорту Перта, куда мы прибыли, в пиджаках было по-настоящему жарко. Нас тут же начали громко окликать – в аэропорту нас ожидали деятели местного телевидения. На их призывы мы не отреагировали, взяли такси и первым делом поехали в контору «Ависа». Наш заказ был в порядке, и автомобиль пообещали подогнать к гостинице на следующее утро к десяти часам. Я дал сотрудникам «спидпилот» и попросил установить его на автомобиль. Затем мы поехали в гостиницу «Коала-парк», символом которой был спящий коала. Прогулялись по городу – везде изобилие всяческих товаров. В 17.30 магазины закрылись, и через полчаса улицы опустели.

Вечером позвонил австралийский раллист-ас Джек Форрест и пригласил выпить у себя на вилле. В Австралии он был очень известным человеком, но умел держаться скромно. У него был красивый дом на берегу океана, двухэтажный, с пальмовым залом. Во фраке и галстук-бабочке Форрест мог держаться с большой элегантностью, так как был высокого мнения о своей внешности (в этом я убедился позднее на банкете). Помимо этого, он был отличным дружелюбным парнем. От него я получил один-два полезных совета относительно трассы ралли. Он хорошо знал дороги Австралии, особенно ее западной и южной части. Он также считал, что «Москвичи» не дойдут до финиша. Еще более безапелляционно, чем Тубманн, он заявил, что они не доберутся даже до Бомбея. После такого прогноза у меня появились мрачные предчувствия, но также и упрямая настойчивость!

Утром в 10.40 двухдверный «Форд-Кортина» стоял перед гостиницей. После выполнения всех формальностей мы поехали опробовать его. Чемоданы с собой мы не взяли, но во время пробной поездки я убедился, что для нас троих с багажом автомобиль слишком мал, и мы поехали в контору «Ависа». Там мы заметили покрытый грязью «Форд-Фалькон» с автоматической коробкой передач, на спидометре которого было четыре тысячи миль. Подошедшему к нам сотруднику мы сказали, что хотим заменить свой автомобиль на этот «Форд-Фалькон». Здесь у нас с Деви снова случилось небольшое разногласие, так как я опасался брать машину с автоматической коробкой – с механической я чувствовал бы себя на бездорожье увереннее. Но здесь мне пришлось отказаться от своих желаний, так как Владлен поддержал Деви. Вежливый сотрудник «Ависа» согласился, сказав лишь, что сначала они должны вымыть, проверить и заправить автомобиль. Это должно было занять два часа, но он дал нам ключи от другого «Фалькона», стоявшего у тротуара, – он был в полном порядке, и пока мы могли ездить на нем. Странно, что он не стал нас уговаривать взять именно этот автомобиль, раз уж он был заправлен и приведен в порядок.

Через два часа мы получили выбранную нами машину – чистую, с полным баком бензина. «Спидпилот» также был установлен. Я открыл багажник и испугался: у нас с собой комплекта инструментов не было, а я увидел лишь домкрат, баллонный ключ и запасное колесо. На свой

закономерный вопрос я получил ответ, что фирма гарантирует надежность автомобиля: «Если что-нибудь случится, звоните по этому номеру!» Таким ответом я не был удовлетворен и купил на заправочной станции с собой в дорогу необходимые инструменты, канистру для бензина и емкость для воды.

Утром 12 октября мы первым делом отправились в портовый город Фримантл, где во время соревнований должно было причалить судно с раллийными автомобилями. Первый КВ находился в Перте на ипподроме, и оттуда я начал запись австралийской трассы ралли Лондон – Сидней. Пройти предстояло 6200 км, которые были разделены двадцатью пунктами контроля времени (КВ) на этапы различной протяженности. Из города мы выехали по асфальту, но вскоре началась гравийная дорога, над которой висела мелкая красная пыль. В каком-то маленьком поселке мы пообедали и продолжали свой путь по жаре до тех пор, пока вечером не достигли одиноко стоящего мотеля «Пайнс-Файнд». Мы прошли четыреста километров, но до первого КВ еще не добрались. При виде мотеля в голову приходили мысли о Диком Западе: уютное местечко, куда местные фермеры приходили промочить горло.

По пути мы видели летящих попугаев и какаду. В канавах валялись трупы давно погибших кенгуру со вздутыми животами. Сотрудники «Ависа» предостерегали нас относительно кенгуру и советовали установить на раллийные автомобили предохранительные решетки. Начались и препятствия для защиты овец – положенные поперек дороги железнодорожные рельсы, выступавшие над покрытием сантиметров на пятнадцать и заставлявшие снижать скорость (наподобие наших «лежачих полицейских»).

Нам надо было раздобыть бензин, но местная заправочная станция под названием «Нептун» в субботу была закрыта. После долгих поисков мы нашли ее владельца в пивной неподалеку и смогли заправить бак.

Мотель «Пайнс-Файнд» был полон постояльцев, в основном раллистов – шведов, англичан, австралийцев; все они также занимались составлением легенды. Вначале мест для нас не нашлось, но Деви сумел уговорить красивую хозяйку предоставить нам двухместную комнату и поставить третью кровать на балконе – там должен был спать Владлен. Номер был чистый, с душем и туалетом. Мы познакомились с несколькими раллистами. Поужинали и затем уселись на балконе побеседовать с австралийцами, угостив их и хозяйку «Старкой». Жара спала. Официанткой была немка, благодаря которой мне посчастливилось немного освежить свои познания в немецком языке. Австралийцы показали нам на карте места, где обычно было много кенгуру, и сказали, что мы приехали как раз вовремя: сезон массовых миграций кенгуру еще не начался. Хозяйка сообщила, что в этом районе много эстонцев – они работают на фермах или держат собственные хозяйства. Вечером я начисто переписал составленную за день легенду.

Наутро, с восходом солнца, мы выехали из «Пайнс-Файнд». Дорога была песчаной, но ровной, можно было ехать быстро, и я сделал об этом соответствующую пометку в легенде. Мы встречали группы по пять-шесть кенгуру ростом с человека, сидевших на дороге, словно песчаные холмики. При звуке автомобильного сигнала они отпрыгивали длинными прыжками. Видели мы и эму с длинными ногами и черным оперением. Один из них обогнал наш автомобиль, делая более пятидесяти миль в час. Через несколько часов мы прошли КВ в Юанми. Хорошая дорога продолжалась, и мы на удивление быстро достигли Буллфинча, откуда начинался асфальт. Мы планировали заночевать в Марвел-Лох, но по пути лопнул тросик, связывавший спидометр и «спидпилот», как раз за самым спидометром. «Спидпилот», который показывал пройденное расстояние, был в порядке. Мы искали, где взять новый тросик, а установить его на место я смог бы и самостоятельно. В Саутерн-Кросс я искал его на всех заправочных станциях, но не нашел. Наступил вечер, и мы отправились ночевать в местный мотель.

14 октября. Рано утром мы продолжили свой путь, на часах было только 5.40. Деви за рулем был очень самоуверен. Поскольку стрелка спидометра застыла на нуле, свою скорость мы не знали и быстро прошли первые мили до КВ в Марвел-Лох. Затем началась извилистая гравийная дорога. Я чувствовал, что Деви ведет машину слишком быстро, и предостерег его, но он не стал слушать, и на одном спуске, где скорость была в общем невысока, но под колесами была глубокая колея, случилась неприятность. Автомобиль вылетел из колеи, врезавшись сначала левым боком в дерево толщиной в три-четыре

сантиметра, затем правым боком – в дерево потолще, и наш белый «Форд» стал выглядеть теперь как ошипанная курица. Мы стояли рядом с машиной, словно вопросительные знаки, и думали, что делать дальше. На протяжении многих миль мы не проехали ни один населенный пункт, а судя по карте, их не будет и впереди. Но двигатель работал, колеса вращались, и мы уселись в автомобиль и продолжили свой путь.

Дорога стала еще хуже, целые мили по сторонам тянулся сгоревший лес. Попадались лишь кенгуру. Затем началась полупустыня – заросли кустарника стали ниже, обочины покрывали красивые цветы. Мы остановились, я понюхал их, но запаха не почувствовал. Мне вспомнилась фраза Хохштада: «В Австралии много красивых цветов, но они не пахнут; много красивых птиц, но они не поют; много красивых женщин, но они не умеют любить!» Нам начали мешать песок, сильный ветер и зной – по мнению Владлена, градусов сорок пять. Дорога была очень неровной, а разъезженная колея – очень глубокой. Днище автомобиля часто царапало дорогу.

Дорога часто разветвлялась, и нужно было выбирать верное направление. Мы миновали поселок Лейк-Кинг (место размещения КВ) и соленое озеро. Началась асфальтовая дорога до города Норсмен, где нам впервые пришлось заменить колесо. Там же я раздобыл и новый тросик, который я укоротил в какой-то мастерской и установил на место, и спидометр снова заработал.

Хорошая дорога продолжалась. В сумерках мы постоянно видели бегущих по дороге кроликов, очень маленьких, но мы уже знали, что в Австралии взрослые кролики так и остаются небольшими.

Заночевали в маленьком мотеле в пустыне. Я попросил местного механика снять спидометр, вынуть оттуда оставленный внутри обрывок тросика, привести в порядок запасное колесо и осмотреть побывавшую в аварии машину. Когда работа была закончена, механик принес ключи от автомобиля в ресторан, где мы ужинали. Оказалось, что он армянин и живет в Австралии с 1965 года. Естественно, завязалась беседа о его жизни и о нашей жизни в Советском Союзе.

Мы попросили сделать себе бутерброды для завтрака, чтобы утром выехать пораньше. Ночь была утомительно жаркой – кондиционера не было, окна были открыты и затянуты противомоскитной сеткой. Утром я первым делом принял холодный душ. С собой я прихватил дополнительный запас воды.

Близость пустыни уже хорошо ощущалась. Была половина шестого утра. К вечеру мы рассчитывали добраться до Седуны. Вначале дорога была хорошей, но постепенно превратилась в скромную ухабистую гравийную. Шли работы – дорогу покрывали асфальтом. В одном месте мне пришлось поставить в легенде несколько восклицательных знаков – там была большая яма, в которую целиком провалился автомобиль. Мы и сами испытали подобное на себе, когда на полном ходу влетели в яму. Автомобиль остался цел, но во время ралли скорость участников будет еще выше, и так можно будет запросто разбить машину.

Через каждые 100-150 км располагался мотель с заправочной станцией. Нам попадались кенгуру, но потом они пропали, и осталась только извивающаяся змеей дорога. На одной заправке, куда мы заехали, на полке стояли банки с заспиртованными змеями и скорпионами. Местный бар был настоящим притоном: стены заклеены плакатами с обнаженными женщинами, а бармен неопрятен и пьян.

Вечером возник вопрос, где остановиться на ночлег. Мы с Владленом хотели остаться в городке Седуна, чтобы искупаться в Индийском океане, а Деви считал, что надо миновать Седуна, а потом уже заночевать. Когда мы подъезжали в Седуне, где должен был располагаться и КВ, то с одного пригорка нам открылся прекрасный вид на уголок морского берега и город. Мы остановились в красивом, новом и чистом мотеле. Хозяевами его были литовцы, переехавшие в Австралию семь лет назад. Они говорили, что дела у них идут хорошо. Хозяин говорил и по-русски. Купаться пошел один я, а остальные наблюдали с берега, чтобы меня не съели акулы.

Для предстоящего переезда через пустыню мы запасли побольше воды и еды. Водители всех встречных машин приветствовали нас взмахом руки – этот традиционный жест показывал: «У меня все в порядке». В пустыне полагалось останавливаться рядом со всяким, кто стоит на обочине, чтобы оказать ему помощь.

Проезжая через поселок Эйр, мы видели несколько домов, погребенных под песком, на месте которых образовались высокие холмы из снежно-белого песка. По-видимому, их владельцам пришлось покинуть свои жилища из-за песка, который наносил ветер. Стоя у дюн, мы чувствовали дувший с океана прохладный ветер. Пустыня и море встретились. Вечером я начисто переписал легенду.

Утром я еще раз пошел искупаться в океане. После завтрака мы отправились в придорожный полицейский участок, чтобы зарегистрировать случившуюся аварию. Одиноким полицейским, сидевшим за столом, просмотрел документы на автомобиль, выслушал рассказ Деви и, ничего не говоря, повернулся на 180 градусов, вставил бумагу в пишущую машинку и напечатал протокол о происшествии. Вынул бумагу из машинки, подписался, поставил печать и протянул протокол Деви, сказав, что второй экземпляр получит «Авис». Полицейский даже не потрудился выйти во двор, чтобы взглянуть на побывавший в аварии автомобиль, и не стал выяснять, чья это была вина. Такое поведение для нас, советских людей, было непонятным. Авария была зарегистрирована, остальное покроет страховка. Мы продолжили свой путь, проехали город Кьянкутта, и началась пустыня. До КВ в Кворне оставалась еще 291 миля. Песок, следы в песке, низкая растительность. Надо было идти по следам ранее прошедших машин, ведь по сторонам был сыпучий песок, в котором запросто можно было увязнуть. Когда пустынный участок закончился, дорога стала более извилистой, с пересеченным рельефом, более зеленой. Живописные фермы чередовались с красивыми городками. Все вокруг было ухоженно и чисто. Вскоре мы миновали портовый город Порт-Огаста. До Кворна мы добрались рано, уже часам к шести вечера. Разместились в гостинице «Австралия», приняли душ, поужинали и отправились отдыхать, чтобы выехать рано утром. Я переписал легенду и посмотрел по телевизору Олимпийские игры.

Утром мы выехали в 5.20, чтобы к вечеру добраться до Брокен-Хилла. Начались горы и многочисленные речки с бродами. В сухих речных руслах на дне лежал пропитанный водой песок, и преодолевать их было тяжело. Мы проехали Морлана-Крик (КВ). За Блинменом трасса ралли снова завела нас в полупустыню, еще более труднопроезжую, чем накануне, с глубокими ямами в песке, где легко быть сесть «на брюхо». В одном месте случилось так, что мы вынуждены были откапывать засевшую в песке машину и толкать ее на десять метров назад, прежде чем смогли продолжить путь. Здесь мне пришлось продемонстрировать свой опыт автоспортсмена. Было трудно ориентироваться – вокруг лишь равнина и следы автомобильных колес. Изредка попадались пересечения дорог. Здешние дорожные указатели представляли собой дощечки, к которым гвоздями были приколочены буквы и цифры. Указатели, написанные краской, не выдерживали натиска песка из пустыни. Большая польза была от легенды, составленной австралийцами, – без нее ориентироваться было бы очень тяжело.

Мы проехали город Брачина (КВ). Сперва холмы, затем тянущаяся до самого горизонта равнина, низкий кустарник, одинокие деревья и песок. Маленькие попугаи низко летали вдоль дороги. Внизу, между колеями, попадались очень красочные цветы – красные с черным, синие с желтым. Здешняя природа была красива. Людей мы могли встретить разве что раз за сто миль.

Начало смеркаться, но, по нашим расчетам, нам оставалось ехать еще тридцать миль, и я чувствовал, что легенда австралийцев была неточной. Ориентироваться стало еще труднее. Вдруг заметил вдали светлое пятно, которое постепенно приближалось. Я сообразил, что стоит держаться направления на этот свет. Дорога стала еще хуже, мы часто выезжали из колеи, но все же продвигались по направлению к Брокен-Хиллу. Огни долгое время не приближались, но все же для нас это был ориентир, как береговой огонь – для судов в море. Наконец мы доехали до деревни, да вдобавок еще и той, которая нам и была нужна, – Мингэри (КВ). Оставшиеся до Брокен-Хилла мили были асфальтовой дорогой. Там мы взяли трехместный номер в мотеле. Душ, ужин и открытие Олимпиады по телевизору⁴⁷.

18 октября, Брокен-Хилл (город сталеваров). После завтрака Деви и Владлен поехали в контору «Ависа», чтобы заменить наш пострадавший в аварии автомобиль. Я остался в мотеле переписывать начисто ранее составленную легенду. Через час они вернулись и сообщили, что другой автомобиль раздобыть не смогли. Я испугался: что теперь делать, ведь времени для составления легенды оставалось мало. Но тут я увидел в их глазах усмешку, и Деви сказал, что они не нашли автомобиль, который подходил бы по цвету к моим глазам, и выбрали светло-синий «Форд-Фалькон». О причинах аварии

⁴⁷ Непонятно, о чем идет речь, – церемония открытия Олимпийских игр 1968 г. состоялась 12 октября.

речь не зашла, их попросили лишь выбрать себе новую машину и пообещали подогнать ее к мотелю к двенадцати часам.

В 11.40 машина была на месте – заправленная, с запасной канистрой бензина, с установленным «спидпилотом». Внимание со стороны фирмы «Авис» оставило очень хорошие впечатления: езжайте, будьте любезны.

Мы сходили в полицейский участок зарегистрироваться и в туристическое бюро за картами местности. К сожалению, их не нашлось, а туристические карты – не дорожные. Карты дорог я купил на заправочной станции.

Между Брокен-Хиллом и Менинди была хорошая асфальтовая дорога. Дальше до Айванхо шла такая же дорога, но работник заправочной станции, с которым мы поговорили, сообщил, что в декабре во время ралли она может быть занесена снегом. Если случается метель, то дорога до Айванхо занимает в любом случае три-четыре часа. Мы действительно попали по пути в бурю, но бурю песчаную. Мы внезапно увидели, что перед нами вздымается до небес серая стена. Когда мы ехали сквозь бурю, был слышен шорох, как во время дождя, только сильнее.

До Айванхо мы доехали засветло. Разместились в мотеле. Очень много было мошкеры, которая вилась вокруг фонарей. Когда мы сидели снаружи, около бара, мошки садились на лицо и руки. К счастью, в номере их не было.

Выехали рано утром, в 5.45. Трасса ралли шла по гравийной дороге, но через двести километров она закончилась и снова начался асфальт. Местность становилась все зеленее, мы видели стада коров, зеленеющие поля, красивые уютные дома, все было чисто и опрятно. Автомобили, стоявшие во дворах, были обычно «Ленд-Роверами». Рядом с несколькими фермами стояли также самолеты и были оборудованы взлетно-посадочные полосы.

К 12.30 мы прошли 330 миль – норму на этот день. Миновали Ганбар (КВ) и решили ехать дальше до городка Эди (КВ). Тамошние дороги были столь же живописны, как и в Карпатах. Снова началась щебенка. В переплетении местных дорог было трудно ориентироваться. Хорошей карты у нас не было, и в конце концов мы заехали не туда. Повстречали какого-то старика, который пальцем начертил схему на пыльном капоте своей машины и показал, куда нам надо ехать. Мы повернули назад и вскоре вернулись на правильный путь. Я внес исправления в свою карту. Повернув на одном перекрестке направо, мы снова заблудились. Через одну милю на дороге лежало упавшее дерево, и мы оказались заперты за ним. С большим трудом нам удалось обогнуть дерево на узкой дороге, вернуться обратно к перекрестку и там взять нужное направление. Вскоре ситуация повторилась, и нам пришлось спрашивать дорогу. Никто из местных жителей не смог указать нам направление, и пришлось действовать методом проб и ошибок. На свое счастье, мы сумели добраться до Эди, где остановились на ночь в мотеле. Погода была прохладная, и в шортах и без носков было холодно.

Утром, в 5.30, мы снова были в пути. Первым делом мы поехали к старому перекрестку, а от него, сориентировавшись, двинулись в нужном направлении. Через двадцать миль извилистой и опасной дороги пути дальше не обнаружилось. После жаркой дискуссии мы повернули обратно, поехали вокруг и убедились, что нужная нам дорога проходила вдоль ЛЭП у подножия ее опор и против нее нас предостерегал давешний старик – она была закрыта для проезда. Впереди сверкали снежные вершины гор. Десять миль мы пробивались через горы и наконец достигли Фолс-Крик, куда нам и было надо попасть. Городок – зимний курорт находился на высоте 5000 футов (1500 м), всюду лежал снег, попадались отдельные лыжники, вокруг множество гостиниц – самые настоящие австралийские Альпы. Так это место и называли. Лыжный сезон уже закончился, и курорт был закрыт. После долгих поисков мы нашли себе ночлег в гостинице, которую содержали два француза. Нам показали наши номера, нетопленные и холодные, но их сразу же стали обогревать электрическими радиаторами. Ужин подали в зале со стеклянными стенами, выходившими на запад, и мы видели за гребнем крыши заходящее солнце. Огонь большого камина согревал этот спокойный вечер. Я выставил на стол свою последнюю бутылку «Старого Таллина», который оказался очень под стать такому вечеру и который французы попробовали впервые. Так они узнали, что есть в Европе маленькая республика Эстония со столицей в Таллине.

От французов мы узнали, что двадцатимильная дорога, по которой проходила трасса ралли, примерно на протяжении шести миль была занесена снегом, и поэтому проехать по ней было невозможно. Чтобы мы смогли объехать этот участок, они дали нам очень подробную карту местных дорог. До Сиднея надо было пройти еще шестьсот миль, а времени у нас оставалось только два дня.

Будильник прозвенел в четыре часа утра. Завтрак был на столе, и в 4.45 мы продолжили свой путь. Прежде всего мы убедились, что в километре за городом дорога действительно была в снегу. Нам пришлось вернуться обратно и сделать крюк в восемьдесят километров, чтобы через Маунт-Бьюти достигнуть перекрестка, где проходила трасса ралли от Фолс-Крик.

Во время езды по горной дороге мы остановились у одного встречного автомобиля, из которого вышли мужчина и две женщины. Старшая женщина заявила, что она русская, а младшая была ее дочерью. Она сразу же начала хвалиться, как много у нее овец и как хорошо ей живется здесь, в Австралии. Эту жизнь она сравнивала со своей прежней жизнью в России. Нам был мало интересен ее рассказ, и мы в основном старались выяснить у мужчины, правильно ли мы едем, так как дорога была в плохом состоянии и неровной. Двигались мы в верном направлении и, доехав до перекрестка, поехали в направлении Фолс-Крик до места, где заканчивались снежные заносы. Оттуда мы продолжили запись легенды.

Вскоре нам снова пришлось взбираться в горы по плохой дороге. Природа была великолепна, очень красивые места. Мы видели небольших кенгуру с черной шерстью. Стал заканчиваться бензин, а так как было раннее утро, все заправки были еще закрыты. В одной маленькой деревушке на склоне горы перед каким-то домом на обочине дороги стояла бочка с заправочным насосом. Мы постучали в дверь, из дома вышла старушка и, услышав о нашем желании заправиться, позвала старика. Так мы раздобыли бензин. Мы узнали, что продажа бензина была для них единственным источником дохода. Мы поднялись в горы, откуда открывался прекрасный вид на окрестности.

Внезапно я услышал, как двигатель начал стучать. Мы проверили уровень масла – оказалось, что его мало. Следовательно, двигатель расходовал масло, и на малой скорости при больших оборотах во время крутых подъемов в гору его не хватало для нормальной смазки поршней. К счастью, мы уже почти достигли вершины, а дальше начинался спуск. На первой же заправочной станции мы долили масла в двигатель.

Проехали город Омео (КВ), затем вскоре достигли Марриндела (КВ), откуда началась асфальтовая дорога до Ингебайры (КВ). Оттуда мы снова поднялись в горы, проехав при этом мимо вершины Косцюшко высотой 7328 м⁴⁸. Маршрут ралли вел нас по проселкам и скотогонным дорогам, хотя рядом шла магистраль. К вечеру мы прибыли в Куму, где заправились и снова долили масла.

Мы заночевали в захудалой гостинице. Позвонили в Сидней и Канберру и забронировали места в гостинице, а также сообщили о завершении своей поездки.

22 октября 1968 г. Встали в 4.45 и уже в 5.00 выехали.

Ночью прошел дождь. Мы опасались, что горные реки помешают нам двигаться дальше. Я обнаружил, что в легенде австралийцев была неточность в описании одного из перекрестков. Дорожный указатель показывал сразу на две дороги. Мы выбрали ту, которая была шире, и вскоре въехали во двор фермы, хозяин которой охотно рассказал, что к нему уже заезжали и другие раллисты и что он у всех взял автографы. Мы тоже поставили свои подписи в его гостевой книге и вернулись к перекрестку. После спуска мы въехали в эвкалиптовый лес, где могучие высокие деревья росли до небес, а на дороге было полно веток и трухи. Въезжая на один из холмов, мы увидели на дороге полутораметрового кенгуру – он стоял, издавал крики куда-то в сторону и не пожелал уйти с дороги перед нашей машиной. Мы остановились, и в следующий миг из придорожной травы выскочил детеныш и резво вскочил в сумку матери. После этого она отпрыгнула с дороги, и мы могли ехать дальше. Это была очень идиллическая картина! Мы миновали Ингебайру (КВ). Дорога резко изменилась – теперь она шла среди скал. С одной стороны была крутая скальная стенка, с другой – обрыв. Мы никогда раньше не видели таких округлых скал. Дальше дорога стала легче, и вскоре мы достигли Науры (КВ), откуда дальше

⁴⁸ Здесь имеются в виду футы – точная высота горы Косцюшко составляет 2228 м, или 7310 футов.

поехали по приморской магистрали в Уорик-Фарм – место финиша марафонского ралли Лондон – Сидней.

В Сидней мы въехали около полудня. Отыскивали гостиницу, вымылись, надели приличные костюмы и отправились сдавать автомобиль. Мы быстро отыскивали поблизости контору «Ависа», но припарковать машину смогли только за три улицы. Оформление возврата прошло быстро. Мы сообщили, что автомобиль находится на такой-то улице, и никто из сотрудников не потрудился пойти туда и взглянуть. Деви заплатил 451 доллар, и так мы превратились в пешеходов. Вечером мы гуляли по городу, а я переписывал начисто легенду.

На следующее утро мы вылетели в Канберру. Там получили свои паспорта с визами Индонезии и отправились на пикник. Примерно в десяти милях от города в эвкалиптовом лесу была поляна со столами, скамьями, грилем и всем необходимым для жарки мяса, в том числе дровами. Было чисто и опрятно. Владлен с сотрудниками торгпредства жарил мясо, а мы просто болтали и пили пиво. Вскоре мясо прожарилось, все остальное уже было на столе, и можно было приступать к еде.

Мы остались на ночь в Канберре. Утром попрощались с хозяевами и вылетели в Сидней, чтобы вечером сесть на самолет, вылетающий в Джакарту. Одна сотрудница торгпредства подарила нам на память пластинку со старинным русским романсом «Дорогой длиною».

В аэропорту мы встретились с мистером Хохштадом и местным миллионером, чтобы договориться о поставках «Москвичей» в Австралию. Мы сидели вдвоем в ресторане и ожидали этого миллионера, когда мистер Хохштад показал, что он идет к нам. Подошел человек средних лет, ничем не примечательной внешности, в коричневом пиджаке и бежевых брюках, и представился. Я заметил, что пиджак и брюки были очень хорошего качества. Рубашка и галстук тоже выглядели очень солидно, и я подумал, что так и должен одеваться миллионер – скромно, но качественно.

Переговоры прошли успешно, и Деви пообещал, что «Автоэкспорт» к моменту финиша ралли доставит в Сидней по меньшей мере сто автомобилей «Москвич-412», причем эту сделку оплатит миллионер.

После окончания переговоров миллионер, узнав, что наш самолет вылетает только вечером, пригласил нас с Деви прокатиться на своем роскошном «Роллс-Ройсе». Автомобиль был вместительный, с кожаной обивкой; я, как человек, связанный с автомобилями, нашел в нем для себя немало технических новшеств – тормоза с АБС, электрические стеклоподъемники и т. д. Хозяин машины познакомил нас с городом, а узнав, что я эстонец, провез нас мимо сиднейского Эстонского дома.

В Джакарту мы летели самолетом австралийской компании «Куантас». Обслуживание было великолепным. Сразу же после того, как погасло табло «Пристегните ремни», предложили напитки, а через несколько минут – ужин. Едва мы поели, пригасили освещение и раздали пледы и подушки, чтобы можно было поспать.

В Джакарту мы прибыли незадолго до полудня. Сложностей с пограничниками и таможенниками не возникло. В аэропорту нас встречали сотрудники советского торгпредства, которые отвезли нас в гостиницу. Поездка по центру города оставила впечатление о Джакарте как об одном из самых грязных городов. По сторонам улицы тянулись глубокие канавы для отвода воды тропических ливней, куда сливались и сточные воды из домов. По краям канав валялся мусор, вокруг бегали постоянно лающие собаки. Возможно, все это произвело на меня тем большее впечатление, что туда мы прибыли из благополучного австралийского общества. Эта гнетущая картина до сих пор стоит у меня перед глазами.

Гостиница оказалась хорошей, во всем здании был прохладный кондиционированный воздух. Мы отдохнули пару часов, затем сотрудники торгпредства повезли нас обедать. Мы приехали в местный паб, где к пиву подали лягушачьи лапки – похоже, это был местный деликатес. Мне лапки понравились и напомнили наши домашние куриные ножки.

Вечер мы провели в гостинице у телевизора. Рано утром нас отвезли в аэропорт. После паспортного и таможенного контроля мы прошли в зал для транзитных пассажиров, где Деви встретил нескольких знакомых, также летевших в Москву. Вскоре мы поднялись на борт Ил-18. Летели по

маршруту Джакарта – Карачи – Кабул – Алма-Ата – Москва. В советскую столицу мы прибыли вечером. Мне посчастливилось найти себе ночлег в эстонском представительстве. На следующий день в «Автоэкспорте» состоялось совещание, в котором участвовали также Александр Ипатенко и составители легенды на участок маршрута ралли от Белграда до Дели Валентин Кислых и Валерий Широченко. Мы обсудили целиком весь маршрут от Лондона до Сиднея, в том числе и его часть Лондон – Белград, легенду на которую нам предстояло записывать во время пути к месту старта в Лондоне. Вечером я сел в поезд Москва – Таллин и утром был дома. На календаре было 29 октября 1968 г.

Из Лондона в Сидней

Марафонское ралли Лондон – Сидней упомянул Эли Кальдма в книге «На трассе ралли» (1985)⁴⁹:

«Международные связи эстонских раллистов ширились год от года. Как мы уже могли убедиться раньше, наши лучшие команды со все бóльшим и бóльшим успехом участвовали в этапах чемпионатов мира и Европы, Кубке дружбы социалистических стран и многих других международных соревнованиях.

В декабре 1968 года центром внимания мировой спортивной общественности стало марафонское ралли Лондон – Сидней. В этих трудных соревнованиях, где на прохождение шестнадцати тысяч километров отводилось десять дней, приняли участие сильнейшие раллисты мира, в том числе и впервые оказавшиеся в условиях столь жесткой конкуренции спортсмены Советского Союза.

За "ралли века" (под таким названием оно вошло в историю автоспорта) с особым интересом следили эстонские болельщики. Они болели за таллинца Уно Ааву, выступавшего в составе советской команды. За успешное выступление в особенно тяжелых условиях Уно Ааве было впоследствии присвоено почетное звание заслуженного мастера спорта СССР».

Идея журналистов

В Англии ралли очень популярно. Многочисленные, самые различные по своему характеру соревнования проводятся там каждую неделю. На старт выходят солидные старики на предках современных автомобилей, отчаянные молодые девушки на модных спортивных машинах и даже энергичные дамы на дорогих лимузинах. Наряду со автоспортивными организациями в шестидесятые годы ралли стали проводить и редакции газет. Особенно активной в этом отношении была лондонская «Дейли Экспресс».

Благодаря тесным связям между Англией и Австралией на Зеленом континенте также не отставали от Старого Света в деле организации ралли, предпосылки для чего в Австралии появлялись невероятно быстро. Начинание лондонских журналистов подхватили их коллеги из Сиднея и других австралийских городов. Соревнования на призы, учрежденные несколькими крупными газетами, стали там очень популярны.

В таких условиях и возникла мысль провести ралли по маршруту Англия – Австралия. Начались переговоры между «Дейли Экспресс» и крупнейшей газетой Сиднея «Дейли Телеграф». Это азартное начинание поддержало множество энтузиастов. Не отказались оказать помощь и британский Королевский автоклуб с австралийской Конфедерацией автоспорта. Материальную поддержку пообещали оказать автопроизводители многих стран. Наконец, замысел был одобрен Международной автомобильной федерацией (FIA).

Ралли такой протяженности раньше никогда не проводились. Известно о состоявшихся в первые годы автомобильного спорта сверхдлинных пробегах из Пекина в Париж и из Нью-Йорка в Париж. Первый из них прошел в 1907 году. На прохождение десяти тысяч миль дистанции победитель потратил шестьдесят (!) дней. Из пяти автомобилей, стартовавших в Пекине, столицы Франции достигли только два. Пробег Нью-Йорк – Париж был проведен в 1908 году. Его дистанция составляла двенадцать тысяч миль. В дальнейшем от проведения подобных гигантских пробегах отказались.

Бурное развитие автомобильной промышленности, увеличение мощности двигателей внутреннего сгорания и улучшение надежности автомобилей создали благоприятные условия для

⁴⁹ Kaldma E. Rallirajal / E. Kaldma – Tallinn: Valgus, 1985. – 123 с.

организации 16000-километрового ралли по дорогам трех континентов. Поставив целью проверку мастерства спортсменов и ездовых качеств автомобилей, организаторы выдвинули участникам особенно тяжелые условия. На прохождение дистанции отводилось всего десять дней. За опоздание на пункты контроля начислялось штрафное время. Спортсмены должны были строго придерживаться требований международного раллийного кодекса и местных правил дорожного движения. Все автомобили, невзирая на мощность и рабочий объем двигателей, соревновались в одном классе. Автомобили можно было форсировать и проводить их специальную подготовку только в рамках технических требований FIA.

Ралли вызвало большой интерес в автоспортивных кругах – ведь раньше никто не соревновался на столь протяженном и трудном маршруте. Редакция «Дейли Экспресс» начала получать заявки на участие. Среди желающих было много раллистов-асов с мировым именем, таких, как двукратный чемпион Европы и чемпион Аргентины поляк Собеслав Засада («Порше-911S»), чемпион Европы финн Рауно Аалтонен (ВМС-1800 Mk II), победитель ралли «Монте-Карло» Падди Хопкирк (ВМС-1800 Mk II), чемпион Австралии Г. Л. Фёрт («Форд-Фалькон GT») и другие. Из именитых спортсменов зарегистрировались также победители многих международных ралли англичанин Роджер Кларк («Форд-Лотос-Кортина»), финн Симо Лампинен («Форд-20M RS»), австралийцы Джек Марри (ВМС-1800 Mk II) и Джек Форрест («Вольво-144S»), швед Бенгт Сёдерстрём «Форд-Лотос-Кортина»), итальянец Луиджи Бьянки⁵⁰ («Ситроен-DS21») и многие другие. Их участие обещало очень напряженное соперничество.

Все заявки на участие невозможно было удовлетворить, так как руководство разрешило участвовать в большом ралли только ста экипажам. Отбор производился по результатам, показанным в международных соревнованиях.

Смелый шаг

Среди участников были и четыре автомобиля «Москвич-412» команды Советского Союза. Федерация автомобильного спорта СССР и объединение «Автоэкспорт» сделали смелый шаг: отправиться на схватку с мировыми знаменитостями и известными фирмами в столь тяжелом ралли было рискованным предприятием. В британской прессе регистрация наших спортсменов вызвала большую шумиху. Это была своего рода сенсация – ведь на тот момент советские спортсмены считались второразрядными раллистами. «Уж если Советский Союз решил участвовать, от него можно ожидать серьезной конкуренции!» – под такими заголовками были опубликованы в «Дейли Экспресс» и других британских газетах статьи о наших спортсменах и «Москвичах». Совершенно иначе отреагировали в своих статьях австралийские журналисты: советским спортсменам и автомобилям предрекали публичный провал.

Когда в Лондоне был определен окончательный список участников, начались разнообразные приготовления. Осенью мы получили новые, прямо с конвейера, «Москвичи» и тут же принялись готовить их к ралли. Совет тренеров всесоюзной Федерации автомобильного спорта отобрал в команду СССР десять спортсменов. Начальник Центрального автомотоклуба ДОСААФ Александр Ипатенко (капитан команды), водитель-испытатель Московского автомобильного завода имени Ленинского комсомола Александр Терехин и львовский таксист Эдуард Баженов составили первый экипаж. Водитель-испытатель Научного автотранспортного института Сергей Тенишев и инженер-испытатель того же института Валентин Кислых составили второй, инженеру-конструктору завода имени Ленинского комсомола Виктору Щавелеву, водителю-испытателю того же завода Эммануилу Лифшицу и представителю «Автоэкспорта» Валерию Широченкову доверили третий «Москвич». Четвертый же отдали водителю-испытателю завода имени Ленинского комсомола Юрию Лесовскому и мне.

Мы с великой тщательностью проверили все агрегаты как на стенде, так и на дорогах, установили прожекторы и противотуманные фары, приспособили сиденья для продолжительной езды и, разумеется, для отдыха. Подбору запасных частей, инструментов и раллийной экипировки было также отведено свое время. Особенно трудно было собрать запчасти – лишь хиромант мог предсказать, что нам понадобится в дороге, а что нет.

⁵⁰ Бельгиец Люсьен Бьянки.

Разведка

Маршрут ралли проходил в Европе по дорогам Великобритании, Франции, Италии, Югославии и Болгарии, в Азии – Турции, Ирана, Афганистана, Пакистана и Индии. Австралийцы выбрали у себя для трассы ралли южные провинции. Европейские дороги были известны участникам по прежним ралли, а вот в Азии и Австралии выступать довелось немногим. Отправляться на ралли без предварительной разведки было большим риском – об этом догадывались и мы. Так было решено проехать самые трудные участки маршрута. Позднее оказалось, что на разведку отправилось большинство участников.

Нашу команду разделили на две группы. В. Кислых, Э. Лифшиц и В. Широченков выехали на трех «Москвичах» в столицу Болгарии, представитель «Автоэкспорта» Д. Дарчиев и я вылетели в Австралию. Это было во время Олимпийских игр в Мехико.

Первая группа отправилась из Софии в Дели. В Стамбуле один «Москвич» оставили местному представительству «Автоэкспорта», второй – в Кабуле, третий – в Дели. Во время ралли на этих автомобилях спортсменов встречали сотрудники представительств и сопровождали до границы своей страны. Автомобили были снабжены всеми запасными частями и другими необходимыми вещами (во время ралли – также бензином и продовольствием). Такая предусмотрительность целиком себя оправдала. По решению руководства контрольные пункты между Лондоном и Стамбулом были открыты на протяжении шести часов, между Стамбулом и Бомбеем – двенадцати часов. Таким образом, для исправления поломок автомобилей отводилось немало времени. Из Дели «разведчики» вернулись самолетом в Москву. Их рассказы о состоянии дорог в Азии нагнали на всех немало страха. Дороги в Иране, а особенно в Афганистане и Пакистане, были в очень плохом состоянии. Ехать надо было через горы, где дорожные указатели и заправочные станции были исключительным явлением. В Пакистане и Индии движение было левосторонним, к чему было очень трудно привыкнуть. На многих этапах (один из них почти шестьсот километров длиной) дороги были неровными. При этом, чтобы хоть как-то укладываться в график, по ним надо было идти со скоростью более 100 км/ч. Подобная гонка растрясала рычаги подвески, ямы и камни пробивали глушители и оставляли вмятины на кузовах. Во время разведки встретились несколько участников ралли. Все единодушно решили, что в Азии без штрафных очков не останется ни один экипаж.

Все собранные сведения мы взяли с собой. Особенно большую пользу принесли легенда и схема маршрута. В этих документах были указаны точные характеристики этапов и дорог, перекрестки, повороты, опасные участки, ямы, средние скорости, временные интервалы, места заправки и т. п. Ничто не было упущено из виду.

Москва – Лондон

День старта – 24 ноября – быстро приближался. С учетом данных разведки трассы мы сделали в «Москвичах» еще несколько усовершенствований. Как выяснилось позже, от них было много пользы.

В Лондон было решено ехать на «боевых» автомобилях, и в одно серое ноябрьское утро колонна, состоявшая из четырех белых «Москвичей», выехала по улицам московских пригородов на Минское шоссе. Первой нашей целью была столица Югославии Белград, куда мы прибыли без происшествий. После короткого отдыха мы продолжили свой путь к месту старта в Лондоне. Длинным маршрутом ралли мы проследовали из Югославии в Италию, а затем через Францию к берегам Ла-Манша. Несмотря на то, что во время ралли нам надо было пройти этот маршрут в обратном направлении, мы получили о нем хорошее представление. На улицы и перекрестки городов и больших деревень мы составили легенду.

Спидометры «Москвичей» жадно поглощали километры. Позади остались дороги Югославии. По итальянским магистралям можно было передвигаться только за плату. И мало того: соответственно мощности двигателя каждому автомобилю назначалась своя средняя скорость. Мы этого не знали и продолжали идти в прежнем темпе – 80-100 км/ч. У следующего пункта оплаты нам пришлось остановиться после взмаха полосатого жезла дорожного полицейского. Оказалось, что мы слишком долго использовали «разрешение на пребывание» от владельца трассы. Нам еще раз пришлось облегчить свои кошельки и заплатить штраф в две тысячи лир с каждого автомобиля.

Отдельное впечатление произвела поездка по Монбланскому тоннелю. Эту подземную дорогу пробили французы под горным массивом Монблан высотой 4810 м. 11,5-километровый тоннель, начинавшийся на пограничном пункте Италии и Франции, отлично освещался, вентилировался и имел отличное покрытие. Движение регулировалось дежурными пунктами, имевшими телефонную связь с центральным пунктом. При необходимости включались телекамеры, и все движение в тоннеле можно было видеть из центра. Мы ехали с ближним светом, хотя это и не понравилось дорожной полиции. Правила позволяли использовать ближний свет только в исключительных случаях.

Когда мы выехали из тоннеля, на нас обрушилась метель. Дороги во Французских Альпах обледенели и были очень скользкими. Здесь все, даже автомобили частных владельцев, ездили на шипованных шинах. Протекторы у «Москвичей» были хороши, но осторожность требовала своего.

В Париже нас встретили сотрудники «Автоэкспорта», но хозяином оказался директор фирмы, являвшейся главным покупателем советских автомобилей и продавцом их во Франции. Во время устроенного для нас обеда в одном из роскошных парижских ресторанов его хозяин показал нам альбом с фотографиями навещавших ресторан знаменитостей. Особенно гордился он визитом первого космонавта Юрия Гагарина.

На северном побережье Франции, в Кале, нас ждал паром. Это огромное судно приняло на борт поезд и бесчисленное множество автомобилей. Пересечение Ла-Манша заняло полтора часа. В Дувре мы снова заняли свои места в машинах и за два дня до старта въехали в центр Лондона. Местные газеты, радио и телевидение дали ралли зеленую улицу. Газеты, особенно «Дейли Экспресс», были заполнены фотографиями участников, прогнозами и комментариями. О ралли знали все лондонцы.

Вечером в день нашего прибытия в Австралийском дворце состоялся банкет. Приглашенных у входа в зал приемов приветствовал облаченный в исторический костюм церемониймейстер. Сильно ударяя в пол своим золоченым жезлом, он нараспев возвещал имена вновь прибывших. Оглашение имен наших участников оказалось для него немалой трудностью, но он все же как-то справился.

Приятно было встретить давно знакомых по предыдущим ралли спортсменов – например, финнов Рауно Аалтонена и Симо Лампинена и других. Среди других австралийцев, явившихся на банкет в гоночных комбинезонах и мягких тапочках из шкур кенгуру (зачем ненужный балласт?), нас дружески приветствовал Джек Форрест. Мы спросили его, по-прежнему ли он столь невысокого мнения о «Москвичах», как и во время нашей беседы в Сиднее. «Ну, если вы настоящие раллисты, то, может быть, дотянете несколько своих лимузинов до Бомбея. На большее ваши автомобили не способны», – безапелляционно заявил он. Ну что ж... В тот момент мы не могли ничем опровергнуть его самоуверенное заявление. Но в голову полезли смелые мысли. Пробег «Москвичей» без единой поломки от Москвы до Лондона укрепил нашу отвагу, что было как нельзя более кстати перед большой битвой. Невольно вспомнилась народная мудрость: хорошо смеется тот, кто смеется последним!

Свой глаз – алмаз

На следующий день мы представили свои автомобили технической комиссии, располагавшейся у большого лондонского автодрома Кристал-Палас. Эта одна из излюбленных спортивных арен лондонцев была избрана и местом старта.

О своих соперниках и их автомобилях мы немного знали из печати. Но то, что мы увидели теперь собственными глазами, вызывало изумление. Жемчужины мировой автомобильной промышленности – так точнее всего можно было охарактеризовать собравшиеся там автомобили.

От Великобритании было заявлено пятьдесят семь автомобилей, от Австралии – восемнадцать, от Франции – пять, от ФРГ – три, от США, Нидерландов, Швейцарии и Ирландии – по два. Норвегия, Кения, Италия, Индия и Польша были представлены в Лондоне одним автомобилем каждая. Пресса не зря назвала эти соревнования «ралли века». Не хватало только участников из Южной Америки.

Самое сильное впечатление производили разнообразные «Форды» – их было тридцать. Марки BMC стартовало девятнадцать автомобилей, «Вольво» – семь, «Хиллман», «Дженерал Моторс» и «Мерседес-Бенц» – по пять, «Порше» и «Симка» – по четыре. «Рено», «Дип Сандерсон», СААБ, ДАФ и

«Ситроен» представляли по два экипажа. Честь фирм «Рамблер», «Крайслер», «Лянча», «Фольксваген», «Альфа-Ромео», «Пежо», БМВ и «Бентли» защищало по одному автомобилю⁵¹.

Участники вложили в подготовку автомобилей весь свой опыт и умение. На некоторых автомобилях красовалось по двенадцать разнообразных фар и прожекторов, а на крышах располагались запасные шины с шипами. Некоторые участники также вывели на крышу выхлопные трубы и впускные патрубки карбюраторов. Все автомобили были снабжены предохранительными решетками против кенгуру.

Всеобщее удивление вызвал «Бентли-Спорт-Турер» модели 1930 года. Выступавшие на нем англичане, по-видимому, надеялись сотворить сенсацию. Но отживший свое гоночный снаряд позже остановился в Стамбуле. У технической комиссии был английский внедорожник «Ленд-Ровер». Забегая вперед, скажу, что автомобиль и его экипаж выдержали всю дистанцию.

Многие вышли на длинную дистанцию экипажами по три человека, но в большинстве своем участники остались верными правилам классического ралли и стартовали по двое. В Лондоне вышли на старт пятьдесят восемь автомобилей с экипажами из двух человек и тридцать шесть – из трех. По четыре человека было только в четырех автомобилях.

Чтобы получить представление о наших перспективах, сравним «Москвичи» с другими участвовавшими автомобилями. Рабочий объем двигателя «Москвич-412» составлял 1500 см³, а мощность – 55,2 кВт (75 л. с.). Согласно классификации, «Москвичи» относились к группе автомобилей рабочим объемом до 1600 см³, но в «ралли века» все автомобили выступали в едином классе. По рабочему объему и мощности двадцать три автомобиля опережали «Москвичи», из них двадцать имели рабочий объем ровно 1600 см³.

Правилами разрешалось заменять в автомобилях любые детали, кроме блока цилиндров и кузова. Их поместили краской, реагировавшей только с определенным раствором. На кузове нанесли стартовые номера. По жребию «Москвич» Александра Ипатенко получил номер 7, Сергея Тенишева – 19, Виктора Щавелева – 20 и мой – 98.

Старт

Утро воскресенья, 24 ноября, выдалось в Лондоне необыкновенно хорошим. Радостный солнечный свет, который лондонцы редко видят осенью, поднимал настроение. Тысячи болельщиков устремились к автодрому Кристал-Палас. На улицах перед началом торжественной церемонии старта были толпы людей. Благодаря наклеенным на «Москвичи» большим стартовым номерам мы пробились через толпу, но и то при помощи полицейского.

Ровно в одиннадцать часов фанфары королевского военного оркестра возвестили начало торжества. Вначале был продемонстрирован автомобиль на воздушной подушке «Экспресс Эйр Райдер». Этот автомобиль без колес поднимался над землей при помощи небольшого компрессора, а тяговое усилие создавал воздушный винт. На таком автомобиле можно было передвигаться и над водной поверхностью. По мнению англичан, у таких транспортных средств было большое будущее.

Особым событием был автомобильный парад, ставший интересным обзором развития автомобильной промышленности. На старинном пятиместном велосипеде «Данлоп» 1897 года проехал усатый старик в черном сюртуке и высоком цилиндре. Начало века было представлено автомобилем фирмы «Волсли» на больших колесах и с угловатым кузовом. В нем сидели дамы в платьях по тогдашней придворной моде. Каждый следующий автомобиль все больше и больше походил на современные. Перед толпами зрителей на трибунах под гром аплодисментов прошли «Кадиллак» (1903 года), «Роллс-Ройс» (1906), «Студебеккер» (1923), «Остин» (1926), «Инвикта» (1931), «Готчкисс» (1938) и «Ягуар-SS100» (1939). На следующем автомобиле была табличка: «1948». Опустошительная мировая война поставила свою печать и на развитии автомобильной промышленности. Из послевоенных автомобилей первым в параде был «Ленд-Ровер», затем «Аллард-Салун» (1952) и «Купер-Мини» (1964). Последним на автодром выехал знаменитый «Форд-Эскорт Твин Кам», модель 1968 года, считавшийся тогда лучшим раллийным автомобилем в мире. Автомобиль весил 700 кг, рабочий объем двигателя составлял 1600 см³, а мощность – 110,3 кВт (150 л. с.).

⁵¹ В сумме, если прибавить четыре «Москвича», получается 101, а не 100.

Большой парад закрывал под приветственные крики лондонцев их земляк – чемпион мира Грэхем Хилл на изготовленном по последнему слову техники гоночном автомобиле «Лотос-Форд-49». На этом 370-сильном (272 кВт) автомобиле англичанин в том году стал чемпионом мира по кольцевым гонкам.

Сразу после того, как чемпион мира покинул автодром, взоры тысяч зрителей обратились к стартовой эстакаде. Фанфаристы возвестили начало старта «ралли века», оркестр сыграл английский гимн. Всеми, а тем более участниками, овладело особое волнение. Наступил долгожданный миг – большой старт большого ралли!

Каждую минуту на эстакаду въезжал новый автомобиль. Красивые девушки в национальной одежде несли перед ним флаг соответствующей страны. От имени англичан всем участникам желал успешного ралли и пожимал руку Грэхем Хилл, а австралийцев представляла королева красоты 1968 года, восемнадцатилетняя мисс Пенелопа Пламмер. Нежное рукопожатие красавицы и желание в скором времени встретиться ее в родном Сиднее были особенно приятны.

Седьмым на эстакаду въехал светлый «Москвич». Автомобиль сопровождали девушки с большим красным флагом. За рулем сидел капитан советской команды Александр Ипатенко. Последние рукопожатия, и судья взмахнул английским флагом. Под аплодисменты и крики «ура!» первый «Москвич» отправился в путь.

Юрий Лесовский и я стартовали в числе последних – лишь номера 99 и 100 остались вслед за нами ожидать стартовой команды. Трудно передать свои чувства в тот момент, когда автомобиль съехал с эстакады. За рулем сидел Юрий. С этого момента мы были отделены от всего окружающего маленькой кабиной, в которой должны были достигнуть другого края света. Все, что было в наших силах, было сделано, теперь мы жили только ради своего автомобиля и своей цели. Идти по трассе мы сумеем, данные разведки были хороши. Теперь все зависело только от машины – выдержит ли она? Этот вопрос мучил нас уже на улицах Лондона, вдоль которых стояли людские стены.

Я участвовал во многих ралли, но это уже на первых километрах чуть ли не ужаснуло. Гонка – именно так точнее всего можно охарактеризовать начавшееся соревнование. Уже на улицах Лондона мы обогнали пять стартовавших ранее автомобилей. Похоже, их водители чувствовали себя на городских улицах не в своей тарелке, хотя всюду нас встречали зеленые огни светофоров.

От Лондона до Дувра сто сорок два километра. Популярность ралли среди англичан выстроила вдоль пути людскую стену, которая лишь кое-где становилась немного реже. Паром вышел из гавани ровно в шесть часов вечера, и все девяносто восемь стартовавших в Лондоне автомобилей пересекли Ла-Манш.

Перед стартом каждому экипажу выдали пачку денег, где были банкноты десяти стран. Во время ралли нам предстояло расплачиваться ими за проезд по магистралям, мостам и тоннелям. Деньги предназначались также для покупки бензина и масла, на ремонтные расходы и пересечение границ. Первые французские франки теперь пришлось очень кстати. Мы основательно закусили в салоне паррома, так как в предстартовой горячке не было никакого аппетита.

В Кале нас приветствовали тысячи болельщиков. Там же располагался и первый контрольный пункт. Мы подали судье свой бортовой журнал. Это был очень важный документ, содержащий наши фотографии и номера лицензий. Каждому контрольному пункту в журнале была отведена одна страница. Первую отметку сделали на старте, а вторую мы получили здесь.

Каждую минуту автомобили в стартовом порядке уходили на второй этап Кале-Париж.

Первые неприятности

При выезде из Кале участников удивило распоряжение французской дорожной полиции, запрещавшее езду по автомагистрали. Нам выдали номера второстепенных дорог до Парижа. Мы были в растерянности – у нас не было ни легенды, ни карты перечисленных дорог. К тому же на дорогу опустился плотный туман. Тут нас обогнал экипаж под номером 100. Мы знали, что это французы, и пристроились им в хвост, но тщетно – они были у себя дома и мчались со скоростью 150-160 км/ч. Для

нашего «Москвича» это было чересчур, и мы отпустили от себя соперников. Все больше беспокойства доставлял карданный вал, вибрация которого нам не нравилась. Это требовало осторожности.

Контрольный пункт располагался на аэродроме Ле-Бурже. В парижских пригородах на одном из перекрестков нас обогнал английский экипаж под номером 77. Англичане явно ошиблись где-то по пути и, по-видимому, очень спеша, повернули направо; ехать же надо было прямо. Мы сориентировались правильно и с четырехминутным запасом времени примчались к бетонной полосе аэродрома. Англичане и еще два экипажа получили первые штрафные очки (за минуту опоздания начислялось одно очко).

На контрольном пункте нас встретили знакомые судьи – те самые, которые хлопотали на стартовой эстакаде в Лондоне. Их доставили в Париж специальным авиарейсом, как потом и дальше – на все контрольные пункты и на финиш. Вместе с судьями летели журналисты, корреспонденты радио и телевидения. В их распоряжение предоставили самолет на сто мест. В толпе встречающих нас поприветствовали представители «Автоэкспорта» и устроитель банкета на пути из Парижа в Лондон. Этот от радости потирал руки – ведь его «Москвичи» (он считал их своими, так как именно продажа наших автомобилей была основным занятием его фирмы) все пришли в Париж с резервом времени.

Неприятности и недоразумения ждали участников и при выезде из Парижа. Согласно схеме маршрута автомобили должны были выезжать из города по магистрали № 6. Полиция, однако, требовала ехать по шоссе № 5. Мы стартовали ночью. Вспомнились французы под сотым номером. Мы выждали две минуты и пристроились следом за ними. Местность казалась знакомой. Французы махнули рукой на распоряжение полиции и помчались по шоссе № 6. Скорость росла. «Юрий, не теряй их из виду!» – крикнул я напарнику. Мы шли со скоростью 140 км/ч. Оставив за собой родной город, французы еще прибавили скорости, и вскоре мы видели впереди только их удаляющиеся задние огни.

Тяжелая ночь и первые штрафные очки

Вибрация карданного вала становилась с каждым часом все сильнее. Мы снизили скорость, но это не помогло. Мы были в отчаянии: машина не выдерживает! Вдоль дороги возвышались первые вершины Французских Альп. Лучи света от фар не выхватывали из темноты никаких признаков жилья. В голове мелькали разнообразные мысли, некоторые из них были совершенно отчаянными. Гул карданного вала казался ужасно громким. Но тут впереди показались спасительные огни. Мы с трудом добрались до заправочной станции «Шелл», где отыскивали сонного и хмурого дежурного. Для ремонта карданного вала нам нужен был подъемник. «Не работает», – категорически заявил старик. Минуты летели. Соперники были уже далеко впереди. Мы были последними, но ехать дальше не могли. Я забрался под машину, Юрий подал мне инструменты. Сдаваться было нельзя, никак нельзя. Видя наши отчаянные усилия, старик смягчился. Он показал нам на запасной подъемник, и через минуту «Москвич» въехал на его раму.

Началась кропотливая работа, которую немилосердно подгоняло время. Мы сняли карданный вал. Неумело прикрепленный в одной лондонской мастерской балансировочный грузик был явно установлен неправильно. Мы удалили его и поставили вал обратно. Во время работы мы оценивали свое нелегкое положение: от Парижа мы были в четырехстах, от Турина – в пятистах километрах. Во Франции у нас было представительство и другие друзья, которые могли помочь, а в Италии нас не ждал никто. Контрольный пункт в Турине был открыт на протяжении шести часов. Успеет ли вовремя помощь из Парижа? Если контрольный пункт закроют до того, как мы туда прибудем, мы получим 1440 штрафных очков! Вперед, только вперед – такое решение казалось единственно верным. А вдруг выдержит? Рискнем!

От снятия балансировочного грузика был прок, и мы почувствовали это на первом же километре. Но радость не продлилась долго: вибрация угрожающе росла, ехать можно было со скоростью не более 90 км/ч. И как теперь наверстать потерянное время? Условия становились все сложнее: над дорогой висел плотный туман, асфальт был покрыт мокрым снегом, кое-где был гололед. Противотуманные фары едва освещали извивавшуюся между гор ленту дороги. Гул карданного вала требовал осторожности. Это были очень трудные километры.

Разнообразие внес знакомый тоннель под Монбланом – по крайней мере, крыша над головой. Но и километры под землей никак не хотели заканчиваться, а время шло. На границе Франции и Италии

нас уже не ждали – все остальные уже давно ее прошли. Войдя в наше положение, пограничники оформили нам документы очень быстро, и можно было продолжать путь – теперь уже по итальянским платным шоссе. Стартовые номера на автомобиле пришлось заклеить. С этим нам помогли дружелюбные пограничники. От них мы узнали, что горячие итальянские водители, увидев раллийные автомобили, входили в азарт и начинали соревноваться с ними. Результатом этого было множество аварий – отсюда и подобные предосторожности.

До контрольного пункта в Турине оставалось еще 150 км. Карданный вал угрожающе гудел. Опоздание было безнадежным. Мы несколько раз останавливались, пускали в ход все свое умение и знания, но толку было мало. Что делать? Неужели нам действительно придется сойти с дистанции? Было обидно до слез, но мы не сдавались. На едва ковыляющей машине мы доехали до контрольного пункта. Мы опаздывали на двадцать четыре минуты, и в бортовой журнал вписали первые двадцать четыре штрафных очка. Судьи уже «похоронили» нас и побледнели от изумления, услышав, что мы собираемся продолжать путь с таким карданным валом.

На волоске от схода

Перед стартом мы отправили из Лондона в Москву телеграмму, в которой просили отправить самолетом в Белград новый карданный вал. Мы знали также, что на границе Югославии нас будут ждать представители «Автоэкспорта». Это было теплой искрой надежды в нашем катастрофическом положении.

За руль сел я – Юрию надо было немного передохнуть. Несмотря на сильную усталость и бессонные ночи, он так и не смог заснуть, так как наша судьба висела на волоске. Каждый миг машина могла окончательно отказать. Дороги были хорошими, и мы кое-как держались в графике и чудом дотянули до югославской границы. Нас приветствовали друзья из Белграда, чья радость не поддавалась описанию.

По данным, полученным из Турина, наша сумма штрафных очков была наибольшей. С пограничного пункта тут же позвонили в белградское представительство и потребовали доставить на трассу новый карданный вал. Пока же мы продолжали идти в прежнем темпе, но теперь уже с сознанием того, что за нами следует «Волга». В двухстах километрах от югославской столицы мы встретили «Волгу» с новым карданным валом.

Читатель может понять, что это для нас означало. Мы были спасены! Чтобы не опоздать на контрольный пункт, мы решили заменить карданный вал в Белграде. Теперь нам было нечего опасаться. Настроение поднялось. Даже изнурительная усталость как будто спала с плеч, а мысли стали бодрыми. Юрий от радости принялся что-то напевать.

Поднявшееся настроение, правда, охладила судьба нескольких соперников. Английский «Воксхолл-Вентура» под номером 67 несколько раз перевернулся через крышу и теперь с покоренным кузовом валялся в канаве. Эта тяжелая авария, как мы потом узнали, для спортсменов закончилась больницей.

На контрольный пункт в Белграде мы прибыли без опоздания. Заменяв карданный вал, мы вновь устремились на трассу. Впереди нас ждал Стамбул.

С запасом времени

На этапе Белград – Стамбул отрезок пути до Софии был нам не знаком – там разведка не проводилась. Легенду заменяли дорожные карты Югославии и Болгарии. Выехав на магистраль, мы убедились, что машина работает как часы. Впервые после Лондона появился аппетит. Юрий вел автомобиль, я же позволил себе небольшой отдых – двое суток я не смыкал глаз. Ровный рабочий ритм двигателя – лучшая симфония для раллиста. Я уснул как убитый.

В дальнейшем мы ввели четкий режим чередования работы и отдыха: на простых участках маршрута спали по очереди, а при проезде через города и деревни один сидел за рулем, а другой давал ему указания по легенде и карте. Ответственность перед командой легла на меня.

Спустя три часа мы сменились. Как и я, Юрий сразу же заснул здоровым сном. Было радостно слышать его глубокое дыхание. После сна я чувствовал себя великолепно. Но больше всего внушала

радость безупречная работа машины. Теперь уже можно было оказать соперникам достойное сопротивление. Настало время показать, на что способны мы и наш перенесший столько невзгод «Москвич».

Наступила ночь. Начались покрытые щебенкой грязные горные дороги. Двигаться вперед было очень тяжело, но приходилось рисковать. Мы пристроились следом за кем-то из конкурентов. Те, увидев, что мы приближаемся, увеличили скорость. Началась дуэль. Напряжение нарастало с каждой минутой, мы мчались со скоростью 130, иногда 140 км/ч. Тут у лидера сдали нервы, и в очередном повороте он вылетел с дороги. Когда мы проезжали мимо, то выяснилось, что соперником был какой-то местный «Мерседес», который, похоже, уже долгое время донимали раллисты.

И сразу же – новая помеха. На дороге стоял с вышедшим из строя двигателем грузовик с большим прицепом. Я остановился, и Юрий проснулся. «Что случилось?» – спросил он испуганно. – «Дорога перекрыта, здесь нам, похоже, не проехать». Юрий вылез наружу, чтобы осмотреть покрытие дороги. Я осторожно двинулся вперед; левые колеса были на обочине, а внизу была уходящая в темноту пропасть. Я обогнул прицеп и грузовик с сантиметровой точностью. Ошибись я хоть немного, и могла бы случиться тяжелая авария.

На болгарской границе нас ожидали сотрудники представительства «Автоэкспорта» в Софии. Мы запаслись свежей провизией и заправились. Дружеское отношение болгарских пограничников было очень приятно. Все наладилось как будто само собой.

Хотя мы более или менее держались в графике, но продолжали двигаться со скоростью 120 км/ч. Необходимо было создать запас времени, ведь в пути могло случиться всякое. Юрий отдыхал. По радио передавали хорошую эстрадную музыку, сопровождавшую монотонный гул двигателя. Я чувствовал себя бодрым и снова начал верить в возможности «Москвича».

Мы приближались к сиявшей огнями Софии. Городская кольцевая дорога и место выезда на шоссе, ведущее в Стамбул, были описаны в составленной другими участниками легенде, которую мы теперь с успехом и использовали. Вдоль дороги стояли тысячи людей, очень тепло нас приветствовавших. На перекрестках нас ждали зеленые огни светофоров – об этом позаботились внимательные инспекторы дорожного движения. Легенда была составлена тщательно, и вскоре мы оставили столицу братской Болгарии позади.

Впереди замаячили красные задние огни. Я прибавил скорость, и нам удалось обогнать «Фольксваген» немецкого экипажа под номером 79 – похоже, они где-то раньше задержались. Наш жест им, однако, не понравился, и в следующем повороте «Фольксваген» пронесся мимо нас на скорости 150 км/ч. До турецкой границы все шло хорошо. Знакомый «Москвич», оставленный в Стамбуле товарищами по команде во время составления легенды, ждал на пограничном пункте. Вместе мы помчались к очередному контрольному пункту – крупнейшему портовому городу Турции Стамбулу. Наши усилия принесли отличные плоды, и теперь у нас было в запасе целых тридцать шесть минут. Их мы потратили на проверку автомобиля, уточнение легенды и небольшой отдых. В четыре часа утра был снова дан старт, теперь уже в Азию.

По горным дорогам Турции

На полуостров Малая Азия можно переправиться на пароме, который отходит из порта Стамбула каждые тридцать минут. Пересечение Босфора занимает двадцать минут. Надо было прибыть в порт точно перед отправлением очередного рейса, так как в противном случае мы впустую потеряли бы столь драгоценное для нас время. Нам повезло: мы въехали на паром последними, тридцатыми – больше автомобилей паром принять не мог. Теперь у нас было немного времени оценить ход ралли до нынешнего момента и свои перспективы.

Контрольный пункт в Стамбуле девять экипажей прошли, уже имея штрафные очки, в том числе и мы. Особенно плохо шли дела у австралийцев на «Вольво-144S» – они достигли контрольного пункта, когда он был уже закрыт, и получили 1440 штрафных очков. Та же участь постигла и англичан на «Форде-Лотос Кортине». Мы со своими полученными в Турине двадцатью четырьмя штрафными очками были на девяносто пятом месте. Один экипаж сошел, а восемьдесят восемь продолжали ралли без штрафа. Ко всеобщему изумлению, среди них были и три наших «Москвича».

Паром подошел к причалу. В предрассветном сумраке блестели позолоченные купола мечетей и минареты. Что ждало нас в этой загадочной стране? Мы знали, что дороги в гористой части Турции узки и находятся в плохом состоянии. По статистике дорожных аварий эта страна была на одном из первых мест в мире. Раллисты с озабоченным видом хлопотали у своих автомобилей. Предстояли тяжелые этапы ралли. Напряжение поднялось еще выше.

Двигатели были заведены еще до того, как паром причалил. Их мощный гул далеко разносился над проливом, а паром окутался облаком синего дыма. Едва тяжелая стальная аппарель опустилась на причал, по ней рванулись раллийные автомобили. Многие выбирались из этой толчи с помятыми дверями и крыльями. Мы задержались немного, так как хотели привести «Москвич» в Сидней неповрежденным.

Началась настоящая уличная гонка, которая затем продолжилась по шоссе, где гонщики увидели последствия такой отчаянной езды. Английский экипаж под номером 5 на своем шестиместном «Крайслере» врезался в грузовик; оба автомобиля были разбиты. «Рено» швейцарцев отвез англичан в больницу в Стамбуле. Все четыре члена экипажа получили тяжелые травмы.

Мы мчались дальше, но теперь уже с гораздо большей осторожностью. Часто у дороги можно было увидеть выгоревшие и покореженные автомобильные кузова. Они были оставлены там умышленно, в качестве предостережения водителям. Такая профилактическая мера приносила большую пользу.

Турецкие женщины ходили с закрытыми лицами и были очень стеснительны и робки. Напротив, мальчишки, особенно деревенские, пытались хулиганить. Многие из них имели обыкновение швырять камнями в проезжавшие мимо автомобили. Обычно они делали это целыми группами и организованно. От таких атак пострадали и участники ралли. У «Воксхолла-Вива» японцев было разбито лобовое стекло, и им пришлось возвращаться в Стамбул.

Мы атаковать себя не позволили. Увидев компанию мальчишек, я направил машину прямо на них. Подростки испугались и разбежались. Пришлось поступить так, чтобы избежать града камней.

В то время, когда проходило ралли, в Турции была осень. Дороги в глубинке становились все хуже и хуже, местами их покрывали слякоть и грязь. Шел дождь.

Идти в графике было очень трудно. Все же на очередной контрольный пункт в городе Сивас мы прибыли с небольшим опережением. Это было хорошим результатом, так как здесь многие участники получили штрафные очки. Очень хорошо прошли этап швейцарцы, которые отвезли пострадавших в аварии англичан в больницу в Стамбуле. Они не опоздали, но загнали свой автомобиль настолько, что на следующем этапе получили 153 штрафных очка. Тысячи жителей Сиваса вышли на улицы поприветствовать спортсменов.

Все тяжелее и тяжелее

Теперь у нас была возможность точно оценить по результатам разведки следующий этап – Сивас – Эрзинджан. Узкие, грязные и опасные горные дороги и здесь могли оказаться роковыми для многих. Все считали, что на контрольном пункте в Эрзинджане всем без исключения экипажам запишут в бортовые журналы штрафные очки.

270 км надо было пройти ночью за 2 ч 45 мин. С учетом правил ралли график можно было выдержать, лишь идя со средней скоростью 110 км/ч. Это означало риск в каждом повороте, на каждом подъеме и спуске.

Когда мы отъехали от Сиваса на двенадцать километров, то увидели в легенде запись о мосте и опасном повороте. Мы с осторожностью приблизились к этому месту, но дорожных знаков или предупреждений об опасном месте не увидели. Юрий был за рулем, а я отсчитывал по панели приборов: «Пятьсот, триста, двести метров!» «Вижу мост!» – крикнул Юрий. Мы притормозили. Нашим глазам открылось пугающее зрелище. Один автомобиль повис задними колесами на краю моста. Другой лежал на дне реки между камнями, третий врезался в домик, стоявший у дороги. Там они все и остались. «Ралли века» закончилось в этой маленькой турецкой горной деревушке для одного французского и двух английских экипажей.

Время неумолимо шло. Вперед! Стрелка спидометра достигла отметки 120 км/ч. Потерянные минуты надо было отыграть любой ценой. Мы обошли англичан на «Форде-Кортина» и очень скоро оставили за собой еще один английский экипаж на БМВ-2000. Пошел мокрый снег, дорога стала еще более скользкой. Английский «Ровер» остановился на обочине, и тут же впереди показались еще чьи-то красные задние огни. Это оказались французы на «Симке», которые на перекрестке решали, в какую сторону надо ехать. Мы верили в правильность своей легенды и повернули направо. Французы без колебаний последовали за нами.

Настроение поднялось. На последних километрах мы значительно улучшили свое положение в общем зачете. Это окрыляло. Мы обогнали англичан на «Форде-Кортина». Аварии заставляли здесь многих сбрасывать скорость.

У дороги стоял «Моррис» австралийского женского экипажа. Мы решили остановиться, но храбрые женщины не захотели принять помощь со стороны. Немного позже нам самим пришлось остановиться: была пробита правая задняя шина. Дорога на этом участке была особенно узкой, и, остановившись, мы могли бы перекрыть путь другим спортсменам. Так что мы со спустившей шиной прошли еще три километра, и только тогда появилась возможность заняться заменой колеса. Эта операция отняла у нас еще несколько драгоценных минут. Мимо прошли три автомобиля.

На последних километрах мы показали отличную скорость. «Москвич» хорошо держался на скользкой дороге, но опоздание на контрольный пункт в Эрзинджане наверстать было уже невозможно. Утешало только то, что и все остальные получили там штрафные очки. В общем зачете мы разом поднялись на тридцать две позиции и находились теперь на шестьдесят третьем месте.

В Эрзинджане были объявлены результаты общего зачета. На первом месте с шестью штрафными очками находились Р. Кларк и У. Андерссон на «Форде-Лотос Кортина». С. Лампинен и Ж. Степелэр («Форд-20М RS») занимали с четырнадцатью очками второе место; только на две минуты опоздания больше имели Л. Бьянки и Ж. Ожье («Ситроен-21DS»). Двукратный чемпион Европы поляк С. Засада с М. Ваховским («Порше-911S») получили за опоздание в Эрзинджан двадцать шесть штрафных очков.

Лучший советский экипаж – Сергей Тенишев и Валентин Кислых – находился с сорока шестью штрафными очками на тридцать третьем месте. Следующее место занимал «Москвич» под номером 20 – Виктор Щавелев, Эммануил Лифшиц и Валерий Широченков – с сорока семью очками. Экипаж Александра Ипатенко под номером 7, в котором шли также Александр Терехин и Эдуард Баженов, был с шестьюдесятью девятью штрафными очками пятьдесят четвертым.

В Эрзинджан прибыли с опозданием все участники без исключения. Не тратя зря ни единой минуты, автомобили вновь уходили на трассу.

В Иране

Легенда снова обещала тяжелый отрезок маршрута. Но двигатель работал безупречно, а самочувствие было хорошим. Мы решили отыграть потерянные минуты и добраться до иранской столицы в предусмотренное графиком время.

Перед конструкторами и рабочими Московского автомобильного завода имени Ленинского комсомола приходилось снять шляпу: их усилия создать отвечающий мировым стандартам малолитражный автомобиль дали отличные результаты. Здесь, в горах Турции, мы окончательно убедились в этом. Отличные ездовые качества «Москвича-412», особенно на плохих дорогах с ухабами и трамплинами, поистине стали большим сюрпризом для соперников, представлявших все самые известные автомобильные фирмы.

От иранской границы нас отделяло триста километров. Аварии на тяжелом предыдущем этапе послужили предупреждением всем участникам. Стрелка спидометра застыла на ста двадцати – как раз такой темп и требовалось выдерживать. Время от времени на вьющейся среди гор дороге мелькали лучи света от автомобильных фар. Ночью дорожное движение в Турции очень слабое. Не позволяя себе ввязываться в азартное состязание с несколькими опаздывавшими участниками, мы позволили им обогнать себя. К чему рисковать напрасно!

Мы достигли пограничного пункта. Первые лучи восходящего солнца осветили покрытые сверкающим снегом горные вершины. Это было незабываемое зрелище. «Москвич» ехал по межгорному плато, на котором возвышались серые стены восточной пограничной крепости.

На площади, напоминавшей торговые ряды, творилось сущее столпотворение. Здесь в суетливой толпе турецких и иранских пограничников нас дружески приветствовали работники тегеранского представительства «Автоэкспорта», приехавшие к границе на оставленном в Тегеране во время составления легенды белом «Москвиче». Встречи с ними, как и всякий раз, мы ожидали с нетерпением. Всякий может представить себе, что значат в чужой и незнакомой стране рукопожатия, приветствия и наилучшие пожелания от соотечественников, не говоря уже о всевозможной поддержке и заботе.

В те минуты, которые заняло оформление документов, мы вымылись освежающей водой из-под крана – такую роскошь обеспечили нам иранцы. До того возможность насладиться водными процедурами у нас была только в лондонской гостинице.

Дороги в Иране были значительно лучше турецких. Начиная от границы узкая дорога была покрыта асфальтом. Мы ехали среди гор, было редкой красоты утро. Красный солнечный диск сверкал над горными вершинами, отбрасывая длинные тени на их склоны. Мы спустились в долину, на дне которой располагалась типичная восточная деревня. Низкие серые глинобитные дома были огорожены мрачного вида стенами, а вокруг деревни стояли необитаемые горы.

Несмотря на раннее утро, участников приветствовали все жители деревни. Так было здесь во всех селениях. О марафонском ралли в Иране, казалось, знали все, от детей до стариков. Невольно вспомнились ралли в Эстонии: у нас подобных картин, к сожалению, еще не увидишь.

По мере того, как наступал день, движение становилось оживленнее. Препятствия нам создавали водители больших грузовиков, не привыкшие уступать дорогу. Обгонять их было очень трудно – такая возможность появлялась только в населенных пунктах, где скорость была ниже, а дорога – шире. За одним таким «дорожным асом» нам пришлось ехать целых двадцать километров!

Стемнело. Еще один трудный день ралли остался позади. Иранская столица встретила нас вечерними огнями. Полные людей улицы, плотное движение, бесчисленные неоновые рекламы и витрины магазинов оставляли впечатление о Тегеране как о европейском городе.

Мы стояли на перекрестке у красного светофора, когда сбоку подъехала знакомая «Волга». «Ребята, за нами!» – крикнул ее водитель на чистом русском языке. Мы послушались. Сразу стало ясно, что те, кто едет перед нами, чувствуют себя здесь как дома. По кратчайшему пути они вывели нас к контрольному пункту на другом краю города. Мы выиграли на этом тридцать минут – тегеранские сотрудники «Автоэкспорта» сослужили нам добрую службу.

Контрольный пункт находился во дворе группы зданий фирмы «Филипс», полном болельщиков. Драгоценный резерв времени мы потратили на смазку, проверку и заправку автомобиля. С озабоченными лицами трудились над своими машинами и другие участники. Начинался самый длинный этап ралли – от Тегерана до Кабула. На прохождение 2445 км между столицами Ирана и Афганистана давалось 23 часа 33 минуты. При этом восемьсот километров надо было пройти по очень плохим горным дорогам.

Каждую минуту опускался стартовый флаг. Перед нам в дорогу благополучно отправились и три «Москвича». Из громкоговорителя прозвучал знакомый номер 98. Наш старт! За рулем был я. Первые триста километров мы прошли по асфальту. Спидометр показывал 140-150 км/ч. Мы обогнали англичан на «Форде-Кортина». Это им не понравилось, но снова обойти нас они не смогли. Дорога поднималась в горы, асфальт закончился. Легенда обещала триста семьдесят километров щебеночной дороги с открытыми камнями и трамплинами. Несмотря на опасные повороты, подъемы и спуски, надо было выдерживать среднюю скорость 106 км/ч. Это была проверка на прочность как нервов, так и автомобилей.

Мы мчались дальше. На горы опустилась полная темнота, и лишь точность легенды предотвращала ошибки. Ее составителям мы были теперь особенно благодарны. Камни нещадно ударяли в днище, трамплины следовали один за другим. Но «Москвич» стойко выдерживал все. Мы заметили впереди красные задние огни и обогнали англичан на МГ. Едва улеглось возбуждение от

обгона, снова показались огни – номер 10, «Порше» английского экипажа. Его мы тоже обогнали. Напряжение нарастало. Шли решающие часы азиатской части «ралли века». Именно здесь, на самом длинном этапе среди горных хребтов Ирана, определятся те, кто продолжит свой путь на Зеленом континенте. Это понимали все участники. Кто-то безрассудно рисковал, другие еще не забыли мрачные картины турецкого этапа.

Минуты летели, и километры казались длиннее, чем обычно. Рисковать приходилось и нам. К полученным в Италии и Турции штрафным очкам нельзя было больше добавлять ничего. За два часа мы обошли восемнадцать автомобилей, из которых четыре вылетели с дороги и выбыли из ралли. Две машины при обгоне столкнулись так сильно, что одна из них так и осталась в Иране, а другая добралась до отплывавшего в Австралию судна последней.

В легенде была обозначена заправочная станция, что в горах Ирана было сравнительно редким явлением. Нам надо было заправиться. На заправке мы увидели еще два автомобиля. «Форд-Лотос Кортина» англичанки Р. Смит и француженки Л. Пуанте сильно пострадал на тяжелой дороге. Сейчас дамам с усердием помогали мужчины из экипажа той же фирмы. Залив бак бензином, мы оставили соперников с их заботами позади.

Начало светать. Позади осталась пятая бессонная ночь на трассе. Шоссе спустилось с гор, начался асфальт. Мы облегченно вздохнули. Теперь можно было подумать и о небольшом отдыхе. Едва Юрий успел задремать, как начались новые мытарства: шло строительство магистрали, для объезда пришлось использовать проселочные дороги. «Москвич» исполнял рискованный танец среди камней и канав. Кое-где дорога совершенно пропадала, особенно на берегах горных речек и у бродов, где не было мостов. Через них мы перебирались так, как будто сидели в повозке, запряженной волами.

Снова выехав на магистраль, мы сделали небольшой расчет. На трудном участке дороги мы смогли достигнуть средней скорости 87 км/ч, а надо было держать 106 км/ч. Сможем ли мы отыграть потерянные минуты?

Началась гонка. Снова появились недисциплинированные водители грузовиков, которым уступить дорогу, по-видимому, вообще не приходило в голову. За одним из них мы плелись с десяток километров. Только в какой-то деревне мы смогли обогнать его... и тут спустила шина. Только этого еще не хватало! Снова потерянные минуты.

Приближалась граница Ирана и Афганистана. Мы догнали французский «Ситроен», но обогнать не смогли. Вместе мы прибыли к располагавшемуся на большой равнине пограничному пункту. И снова столь ожидаемая встреча с соотечественниками, на этот раз из представительства в Кабуле. Но их лица были отчего-то встревоженными. Обычно нас, как последний советский экипаж, приветствовали криками «ура». Сразу же выяснилась и причина тревоги: «Москвич» Виктора Щавелева, Эммануила Лифшица и Валерия Широченкова еще не прибыл. Как же мы не заметили их? Что произошло? На эти вопросы мы так и не получили ответа – нам надо было сразу же ехать дальше. Позднее мы узнали, что на одном из трамплинов горной дороги автомобиль подпрыгнул в воздух и ударился о камень. Экипаж не пострадал, но картер был полностью разбит. Любой другой экипаж, по-видимому, сдался бы, но наши товарищи об этом и не думали. Всего за полтора часа они сняли передний мост, заменили картер, поставили мост на место и продолжили путь.

Радость встречи

В Афганистане нас удивила содержавшаяся в образцовом порядке широкая магистраль, проложенная при помощи Советского Союза. Теперь мы сделали точный расчет времени. От графика мы отставали сильно: чтобы вовремя добраться до контрольного пункта в Кабуле, надо было идти со скоростью 140 км/ч. Кое-где действительно можно было развивать такую скорость, но на всем 1200-километровом маршруте, разумеется, нет. Мы выжимали из «Москвича» все. Несмотря на это, нас обошли три машины, которые уступили нам в горах.

Правительство Афганистана сделало много полезного для проведения ралли. Магистраль от границы до столицы закрыли для движения на сутки, а вдоль нее дежурили военные. Каждые полкилометра на обочине стоял темнолицый солдат в тюрбане и почтительно приветствовал

проезжавших мимо спортсменов. Мы гнали «Москвич» вперед, и стрелка указателя уровня бензина опускалась на глазах.

Хозяин первой по пути заправочной станции развел руками: бензина марки «супер» нет, проезжайте еще пятьдесят километров, там будет. Ну что ж, вперед так вперед. Но и на следующей станции повторилось то же самое. Мы встревожились. Но тут Юрий увидел у дороги цистерну, у которой мы остановились с пустым баком. Перед нами туда же подъехали англичане на «Порше». Бензин заливали в канистру, а оттуда – в бак. Этой тяжелой работой занимались иранцы. Мы подарили им рекламные фотографии «Автоэкспорта». Это подействовало, и мы получили бензин вне очереди.

Наступил вечер. Приблизилась машина с включенным дальним светом фар. Я ответил тем же, включив еще и прожекторы. Это сработало: огни погасли, и лимузин остановился на обочине. Объезжая его, я увидел черный «Мерседес». В Кабуле выяснилось, что в нем ехал афганский король, который был большим любителем автоспорта и решил проехаться по трассе ралли.

Перед контрольным пунктом мы остановились еще раз, чтобы заменить карбюратор. И тут нас ждала радостная встреча: впереди шел знакомый белый «Москвич» Александра Ипатенко и его товарищей. Мы вместе прибыли на контрольный пункт, где узнали, что «Москвич» под номером 19 уже на новом этапе, а номер 20 приближается к Кабулу.

В афганской столице лишь отдельные экипажи остались без штрафных очков. В наш журнал вписали 44-минутное опоздание.

Скоростной заезд в горах

Следующий этап был похож на скоростные участки наших ралли: 76-километровый путь от Кабула до Сароби надо было пройти ровно за один час. На старой, заброшенной и пришедшей в запустение магистрали даже мощные автомобили не могли выдержать такой график.

Глухая темнота восточной ночи снова опустилась на горы. Шедшие впереди автомобили поднимали непрозрачную тучу пыли. Обгонять было очень рискованно. Поворот следовал за поворотом, подъем – за спуском. Переезды через сухие речные русла, где не было никаких мостов, также отнимали у участников столь важные минуты. В нескольких местах дорога была перекрыта обвалами, объезды которых были очень опасными.

Об отдыхе не могло быть и речи. Две пары глаз с напряжением вглядывались в свет фар, но каждый миг мог обернуться неожиданностью. «Москвич», словно горный козел, прыгал по камням и склонам, то взлетая в воздух, то царапая днищем камни. И тут машина приземлилась на лежавшую у дороги каменную глыбу. Конец? К счастью, нет! Мы двинулись дальше. Пострадала труба глушителя, но все же осталась висеть под днищем. Было жаль терять время на остановку. Под шум двигателя и скрежет металла мы помчались вперед. На этой адской дороге (как позднее потом назвали этот этап участники) все получили штрафные очки. По мнению же организаторов, это была как раз классическая раллийная трасса! Лучшим здесь был Роджер Кларк, который опоздал всего на пять минут.

Мы прибыли на своем гроыхающем «Москвиче» на контрольный пункт в Сароби с шестнадцатиминутным опозданием. В бортовой журнал Сергея Тенишева вписали двадцать семь, а Александра Ипатенко и Виктора Щавелева – по тридцать девять минут.

Через Пакистан в Индию

Езда по широкой асфальтовой дороге из Сароби к афгано-пакистанской границе была в сравнении с предыдущими этапами отдыхом, но в то же время и отчаянной борьбой со злейшим врагом водителя – усталостью. Дорога вилась здесь по межгорным долинам. Помимо приветствовавших нас солдат, на ней не было видно никого. Даже другие участники нам не встречались. Мы шли с постоянной скоростью 130 км/ч.

Шла шестая бессонная ночь на трассе «ралли века». На многих встречах с болельщиками мне задавали вопрос: «Как можно провести за рулем несколько суток без сна, тем более на трассе ралли?» По правде говоря, я и сам иногда думаю, что это невозможно. Ниже я попытаюсь описать ночь в горах Афганистана, конца которой мы так сильно ждали.

Кто водил автомобиль, тот знает, что езда по извилистой, узкой и местами опасной дороге отгоняет сон. Водитель весь в действии, каждую секунду ему надо быстро реагировать и принимать решения. Так было на скоростном этапе Кабул – Сароби. Риск не давал возможности даже подумать об усталости. Все мысли были направлены к единственной цели: не опоздать!

Теперь «Москвич» катил по хорошей асфальтовой дороге. Напряжение снизилось, трудный и опасный отрезок пути остался позади. Кажущаяся бесконечной лента дороги, особенно ночью, для усталого водителя – наихудший враг. Надо было хотя бы немного поспать. Я сел за руль, а Юрий мгновенно заснул на опущенном сиденье. Переутомление и монотонный гул двигателя действовали, словно снотворное. Глаза закрывались сами собой, в голове шумело от напряжения, начало звенеть в ушах. Я выкрутил радио до предела и закричал под рев музыки. Не помогло. Тогда я высунул голову из окна. Теплый ночной воздух не принес облегчения, но сдаваться не хотелось: Юрию надо было немного отдохнуть – он устал так же, как и я. Я ущипнул себя за ухо, потом за нос, причиняя себе боль всевозможными способами. Даже к крепчайшему кофе я был уже нечувствителен.

Отчаянная борьба со сном продолжалась самое большее десять-пятнадцать минут. Больше сил у меня не оставалось. Я сбросил скорость до 60 км/ч и, не останавливая машину, еще не до конца очнувшийся после короткого сна Юрий влез за руль. Так повторялось каждые десять-двадцать минут. Мы с ужасом думали о последней, седьмой ночи.

На рассвете мы достигли границы Афганистана и Пакистана, где участников приветствовали большая толпа людей и оркестр. Каждому экипажу подарили автомобильный сигнал, напоминавший рожок ямщика. Нам достались даже два.

Движение в Пакистане и Индии левостороннее. При отъезде от границы участников предупреждали об этом, а на приборные панели автомобилей советовали повесить соответствующие напоминания. К этому трудно было привыкнуть, особенно при правых поворотах, а также обгонять справа тех, кто шел впереди. Сложности облегчала хорошая дорога, шедшая сначала в горах, потом по ровному плоскогорью. Организаторы решили на этом этапе дать небольшой отдых нервам участников: средняя скорость в Пакистане была задана равной 90 км/ч. По пути на встретился только ВМС-1800 англичан, которые беспрепятственно пропустили нас. По-видимому, с автомобилем соперников было не все в порядке.

Вечером мы достигли пограничного пункта. За длинным столом у дороги сидели пакистанские и индийские пограничники. Все прошло очень легко, не потребовалось даже вылезать из автомобиля. На одном конце стола мы отдали документы, на другом нам их учтиво вернули, и путь был открыт. От контрольного пункта в Дели нас отделяло четыреста километров.

Индия порадовала широкой дорогой в хорошем состоянии. Мы уже начали привыкать к левостороннему движению. Лишь на перекрестках и при обгонах водителю помогал сидящий рядом. В деревнях участников ралли приветствовали с восторгом. Шоссе становилось уже, так что темпераментные индийцы пытались дотронуться до автомобиля. Вначале мы были польщены этим, но потом, особенно в крупных городах, это превратилось в настоящее бедствие.

Дели встретил нас вечерним сиянием огней. Контрольный пункт находился в центре города, на площади перед одной из гостиниц. Туда мы прибыли с небольшим резервом времени. В толпе встречающих был и экипаж Сергея Тенишева. Вместе мы стали ждать прибытия товарищей по команде. Через десять минут на площадь выехал третий белый «Москвич» под управлением Александра Ипатенко. Еще небольшое ожидание – и прибыл экипаж Виктора Щавелева! Они отлично прошли по дорогам Пакистана и Индии и достигли Дели даже с небольшим запасом времени. Это была радостная встреча, но продолжалась она недолго. Голос судьбы из громкоговорителя вызывал раллистов на новый старт – на последний этап перед Зеленым континентом, Дели – Бомбей.

К берегу океана

Столицу Индии Дели отделяет от Бомбея, крупнейшего портового города страны, 1900 км по шоссе. Участникам давалось на прохождение пути к берегу Индийского океана 22 ч 51 мин. Раллисты знали, что рейсовое судно «Чусан» примет на борт только семьдесят автомобилей, и всем хотелось

оказаться в их числе. К тому же в Бомбее лучшим должны были вручить особые призы. Поэтому напряжение на трассе не ослабевало ни на минуту.

Нас беспокоила предстоящая ночь, которая грозила стать еще тяжелее предыдущей. В действительности все получилось совершенно иначе. Первые двести километров мы прошли по асфальту. Затем началась извилистая гравийная дорога среди полей и плантаций. Мимо нас промчался в облаке пыли 230-сильный «Форд-Фалькон» австралийцев. Мы решили этой ночью не спать и, чтобы сохранить бодрость, пристроились вслед за шедшей впереди машиной. Водителю «Фалькона» это не понравилось: как это так, какой-то неизвестный белый автомобильчик пытается его преследовать? Он прибавил скорости, мы тоже. Дорога здесь была слишком узкой и извилистой, чтобы использовать всю мощность «Фалькона». Австралийцы так и не смогли оторваться от нас. В такой гонке в общем-то не было необходимости, но это было лучшим способом прогнать сон как для нас, так и для соперников.

Прошло три часа в пути. Тут у австралийца, похоже, сдали нервы, и он сбросил скорость, предлагая нам обогнать себя. Так как рисковать нам не было необходимости, предложение мы не приняли. Мы продолжили свой путь с меньшим напряжением. Наши ночные приятели пропали из виду ранним утром, когда мы остановились на заправочной станции.

Светало. Начинался последний день ралли перед отдыхом и ожидаемым плаванием через Индийский океан. Казалось, все складывалось отлично, но не тут-то было: езда через деревни и города, особенно через Индаур, превращалась для участников в прохождение сквозь строй. Любопытные индийцы стояли стеной вдоль дороги, каждый старался дотронуться рукой до автомобиля, и дорога становилась все уже. Автомобиль с трудом протискивался через людской коридор. Чтобы избежать несчастных случаев, двигаться приходилось со скоростью не больше 40 км/ч. У автомобилей разбивали зеркала заднего вида, антенны, передние стекла. Полиция была бессильна. Стражи порядка, правда, отталкивали напирющую людскую массу, но безрезультатно. Многие стремились на память оставить отпечаток руки на кузове машины. Потерянные на улицах минуты приходилось отыгрывать большой скоростью на шоссе. Так продолжалось до контрольного пункта в Бомбее.

Перед въездом в город мы удивились при виде большой группы соотечественников, работавших на строительстве завода в окрестностях Бомбея. Они приветствовали «Москвичи» большим транспарантом на русском языке: «Поднажмите, ребята!»

Заполненные людьми улицы Бомбея и хаотичное движение поглотили нас уже в пригороде. Особенно велика была сутолока вокруг раллийных автомобилей. Остановиться означало пропасть – прорваться через окружающую толпу было трудно. Все же мы как-то достигли порта, где находился контрольный пункт. Сорокаминутный запас времени мы потратили на установку защитной решетки против кенгуру, которую доставили самолетом из Москвы. Точно в назначенное время мы пересекли на «Москвиче» финишную черту, и нам вручили билеты на пароход. Путь в Австралию был открыт!

В закрытом парке среди достигших Бомбея автомобилей мы увидели и три «Москвича». Маршрут, продолжавшийся семь суток, длиной более десяти тысяч километров советская команда завершила успешно. Теперь можно было подумать и об отдыхе.

После ванны и хорошего ужина в удобных гостиничных номерах нас ждали кровати с белоснежными простынями. Читатель может представить, что это значило для переутомленных и измученных людей!

На следующее утро мы чувствовали себя уже немного лучше. Нас ожидали в закрытом парке, где автомобили мыли и дезинфицировали. Это процедуру прошли и «Москвичи». Затем нам пришлось проститься с ними уже на более долгий срок.

К вечеру второго дня до Бомбея добрались еще четыре автомобиля. Ко дню отплытия парохода в закрытом парке было семьдесят две машины.

Крупнейшие фирмы и автоклубы Бомбея проявляли усиленную заботу об участниках ралли. Один банкет следовал за другим. Самым большим из них стал прием у губернатора, в котором участвовали все раллисты, судьи и организаторы. Банкет проходил в самом представительном летнем саду Бомбея. Там же лучшим экипажам вручили и особые награды.

Только одиннадцать штрафных очков набрал англичанин Роджер Кларк. Под аплодисменты и туш оркестра губернатор вручил ему почетный адрес и две тысячи фунтов стерлингов. Финн Симо Лампинен получил за второе место (двадцать штрафных очков) тысячу, а англичанин Падди Хопкирк за третье (двадцать два штрафных очка) – пятьсот фунтов стерлингов. Еще один известный финн Рауно Аалтонен был с двадцатью четырьмя штрафными очками на четвертом месте. Хорошо нам знакомый австралиец Джек Форрест, которого считали главным фаворитом, набрал на азиатских контрольных пунктах сорок семь минут опоздания и находился на двенадцатом месте.

«Москвич» Сергея Тенишева был в общем зачете двадцать восьмым, мы с Юрием Лесовским поднялись на тридцать третье место. Александр Ипатенко занимал тридцать восьмое, а Виктор Щавелев – пятидесятое место. Таким образом, все советские экипажи находились в первой половине. На приеме у губернатора, где были объявлены официальные результаты, нам не пришлось краснеть.

Усталость от долгого и мучительного пути по-прежнему давала о себе знать. Предыдущей ночью я никак не мог уснуть. В ушах звучал гул двигателя, а кровать вместе со всем гостиничным номером плясала, словно автомобиль на ухабистой дороге. Мне мерещились странные и кошмарные видения о разнообразных опасностях в пути. Я ворочался, время от времени забываясь в полусне, до самого утра. Похоже, точно так же были утомлены и другие участники ралли. Количество гостей в летнем саду после церемонии награждения значительно уменьшилось. На следующее утро мы почувствовали себя бодрыми. Крепкий сон поборол усталость. Даже на аппетит не приходилось жаловаться.

Дни в Бомбее пролетели как на крыльях. О достопримечательностях этого большого города мы получили только поверхностное представление, но все же смогли заметить, что это был город больших контрастов, город роскоши и крайней бедности. Страна не могла прокормить стремительно растущее население. Колониальное наследие можно было заметить буквально на каждом шагу. Мы ходили плавать в бассейн, куда простые индийцы не могли даже ногой ступить.

Через Индийский океан

Отплытие рейсового парохода «Чусан» превратилось в большое событие. Гул собравшейся в порту огромной толпы покрывал гром оркестра. Повсюду развевались флаги и транспаранты. 24000-тонный океанский пароход величественно двинулся к выходу из гавани Бомбея. Началось девятидневное плавание по просторам Индийского океана.

«Чусан» был современным пятипалубным судном. Он принимал на борт тысячу пассажиров, которых обслуживали шестьсот членов экипажа. Салоны, рестораны, бассейны, комфортабельные каюты, кинозал, библиотека и комнаты отдыха были оборудованы по последнему слову техники.

На рейде Коломбо, где судно сделало остановку, нас удивили цейлонские болельщики. Около двухсот участников ралли отвезли на катере в порт, а оттуда на автомобилях – на банкет в лучшую гостиницу города. На банкете мы встретились с корреспондентом советского информационного агентства АПН, который снабдил нас свежими московскими газетами. Нашему участию в «ралли века» советская пресса уделяла много внимания.

Плавание продолжалось. На судне можно было найти себе занятия по интересам. Но так как в Австралии нас ожидал путь длиной в шесть тысяч километров, мы постарались как можно лучше изучить легенду трассы. Мы много раз «прошлись» по маршруту при помощи легенды. В этой теоретической подготовке я выполнял руководящую роль, так как был единственным, участвовавшим в разведке пути. От сухой тренировки была большая польза – в этом мы убедились, оказавшись в австралийской пустыне.

На капитанском приеме мы оказались за одним столом с женским экипажем известной гонимой Эйлин Уэстли. На своем малолитражном «Моррисе-1100» отважные женщины преодолели все трудности пути. Их усилия вывели их на шестьдесят седьмое место.

Всего в «ралли века» принимали участие шесть женских экипажей, три из которых достигли Бомбея. Лучшим на дорогах Европы и Азии (пятьдесят первое место) оказался экипаж из четырех англичанок на «Мерседесе». Третий автомобиль – «Форд-Лотос Кортина», который вела Р. Смит, – добрался до Бомбея с большими трудностями. В Индии из-за случайно залитого в бак

низкокачественного бензина прогорели поршни, но храбрая женщина и не думала сдаваться. Из Лондона ей перед отплытием парохода выслали в Бомбей специальным авиарейсом новые поршни.

На пятый день плавания мы попали в сильный шторм. О последствиях, которые возымела качка на участников ралли, говорили опустевшие столы в ресторане. От окончательной «гибели» многих спас только западный берег Австралии. Утром девятого дня наше судно стало на якорь в порту Фримантл.

Среди тысяч приветствовавших нас людей был и мой товарищ по разведке маршрута – инженер из представительства «Автоэкспорта» в Канберре Владлен Петров. После основательного таможенного контроля и знакомства с городом мы вернулись в порт, где нас ждали автомобили. Организаторы залили в баки по восемнадцать литров бензина. Этого должно было хватить для переезда к месту старта в Перт.

Автомобили выстроились в том порядке, в каком они прибыли в Бомбей. Процессию участников приветствовали тысячи жителей Фримантла. Мы отправились к ипподрому в Перте, где на следующий день вновь должен был опуститься стартовый флаг.

В пустынях Зеленого континента

Ко времени старта трибуны ипподрома заполнились толпами людей. Каждые три минуты на трассу уходил очередной автомобиль. Первым штурмовать пустыню отправился экипаж Роджера Кларка. Решающие дни «ралли века» начались.

На ипподроме к нашему «Москвичу» подошел человек средних лет, который с акцентом спросил по-русски: «Кто здесь мистер Аава?» «Я», – ответил я также по-русски. И тут же: «Вы говорите по-эстонски?» Я понял, что мой собеседник – эстонец, и продолжил на родном языке: «Ну конечно же, говорите!» Эти эстонские слова произвели на человека поразительный эффект. Он был обрадован и в то же время поражен. На ипподроме собралась группа эстонских эмигрантов, которым хотелось побеседовать со мной. О положении дел в Советской Эстонии они знали мало и во время короткого разговора с огромным вниманием выслушивали каждое мое слово. Голос судьи из громкоговорителя положил конец нашей беседе. Мы стартовали тридцать третьими.

6000-километровый маршрут ралли, проходивший через южные провинции Австралии, был разделен на двадцать различных по протяженности и характеру этапов. Первая его половина пролегла по пустыне, вторая – через горы и густонаселенные районы. Контрольные пункты делились на три группы: первые три были открыты на протяжении трех часов, следующие восемь – шести, а последние – девяти. За прибытие на контрольный пункт после его закрытия начислялось 1440 штрафных очков. Повторное опоздание означало исключение из соревнований. Это условие сыграло для многих роковую роль.

В Австралии нас во время ралли обслуживала фирма «Холден», и на окраине города нас ожидал ее автомобиль с бензином. Я заметил, что Юрий мрачен, и догадался о причине этого: он потерял свою шапку. Юрий пожаловался, что не садится за руль без нее. Что поделать, такое у него было обыкновение. В интересах экипажа я перерыл всю машину и отыскал шапку – правда, грязную и всю в нигроле. Юрий, несмотря на пятидесятиградусную жару, надел свой талисман на голову и в приподнятом настроении сел за руль. Во время заправки мы также прочистили забарахливший карбюратор. Темнело. Первые четыреста километров остались позади без происшествий.

Автомобили достигли мотеля «Пайнс-Файнд». Это было последнее жилье перед дорогой через бескрайнюю пустыню. Мы дозаправились, так как следующая такая возможность нам представлялась только через семьсот километров. К тому же по плохим дорогам приходилось идти на второй и третьей передачах.

На первый контрольный пункт не опоздал никто. Каждые три минуты автомобили отправлялись дальше. Этап по пустыне длиной 402 км надо было пройти со средней скоростью 99 км/ч. Это было трудной задачей. Здешние дороги представляли собой глубокие колеи, машина скребла днищем пересохшую поверхность пустыни, а из-под колес поднималось облако тонкой песчаной пыли. Во время составления легенды я проехал весь этот путь, но теперь мне все казалось чужим. Колеи расходились направо и налево, дорожных указателей не было. Полагаться приходилось только на легенду. Ее

составление далось мне с огромным трудом, но, по-видимому, все получилось, так как легенда нас не подвела.

Мы мчались дальше. Двигатель работал безукоризненно, лучи света от фар пронизывали темноту. Повсюду было безлюдно, ни единого следа жилья. Даже кенгуру не хотели нам мешать. О соперниках также ничего не было слышно. Но наше одиночество было недолгим. Началась дорога по дну пересохшей реки. Спустившись на плато, где в сезон дождей простирается водная гладь, мы заметили красные огни: те, кто шел впереди, достигли противоположного русла. Вскоре мы сели им на хвост, но обогнать их было невозможно. Через плотное облако пыли не мог пробиться ни один луч света. Красная песчаная пыль проникала в салон, липла к лицу, лезла в нос и в рот.

Стрелка спидометра падала. По-видимому, шедшие впереди не могли удерживаться в графике. Нам пришлось плясать под их дудку на протяжении примерно двухсот километров. К нам подобрались и другие автомобили. Обгонять было невозможно. Темп каравану задавали англичане на «Форде-Кортине». Отыграть потерянное время возможности не было, разве что на пятидесяти километрах асфальтовой дороги перед контрольным пунктом в городке Марвел-Лох. На последних километрах все гнали изо всех сил, но штрафных очков не избежал никто. В наш бортовой журнал их вписали тридцать.

Заправившись за пару минут, автомобили сразу же уходили на еще более тяжелый этап. Следующий контрольный пункт располагался в двухстах километрах, а средняя скорость была задана равной 98,3 км/ч. Колеи стали еще глубже. «Москвич» скреб дорогу днищем, как плуг вспахивает поле. Часто приходилось двигаться на второй передаче. Двигатель, упрямо гудя, тащил машину вперед. О том, чтобы выдерживать среднюю скорость, не было и речи.

Вдобавок ко всему вблизи появились кенгуру. Теперь мы убедились, что защитные решетки на автомобилях установлены не зря. Столкновения с неожиданно выскочившим на дорогу животным было невозможно избежать, так как автомобили глубоко сидели в колеях. Александр Ипатенко задавил двух кенгуру, но благодаря защите автомобиль не пострадал. Экипаж Сергея Тенишева не сумел установить защиту, и в одном столкновении с кенгуру у них были повреждены четыре прожектора и крыло. Нас обитатели пустыни почему-то боялись. Правда, вдоль дороги мы видели их трупы, вокруг которых крутились прожорливые собаки динго и лисицы.

Тут случилось то, чего мы меньше всего ожидали: лопнула задняя шина. Глубоко сидевший в колее автомобиль никак не удавалось поднять домкратом. Что делать? Увидев нашу беду, рядом остановились австралийцы на «Мерседесе» – с их помощью мы подняли автомобиль на домкрат. Пока мы меняли колесо, мимо прошли также англичане на «Форде-Лотос Кортине». Австралийцы очень помогли нам, и это было приятно. Только такие люди должны быть спортсменами. В этом и состоит спортивное благородство: помочь сопернику в беде. К сожалению, так было не всегда. Вспомнился случай во время заправки в Эрзинджане. Перед нами французы заправляли свою «Симку»; тут же подъехал и еще один французский экипаж. Наполнив бак, водитель «Симки» протянул заправочный шланг своему земляку. За подобное недостойное поведение мы сделали французам замечание. Они покраснели, но все же оставили нас последними.

Трудный этап продолжался. Мы прибавили газу, чтобы отыграть несколько минут, и нагнали англичан, но обогнать не могли, даже если бы они сами уступили нам дорогу: колея была слишком глубокой. На контрольном пункте в Лейк-Кинг снова все экипажи получили штрафные очки. К нашему счету прибавили целых тридцать девять минут опоздания. И сразу же – дальше, вперед.

1467 км за 14 ч 52 мин – таков был следующий этап. Дорога стала немного лучше, скорость выросла, начало светать. Юрий сел за руль, а я тщательно просматривал легенду. Малейшая невнимательность могла привести к несчастью. Дорога стала хуже. Мы осторожно приближались к месту, которое в легенде было отмечено значком «NB!». Это была большая яма, в которую мы въехали во время разведки маршрута. Осторожность оправдалась: подъехав к яме, мы увидели на ее откосе силуэты трех автомобилей. Поднятая ими пыль еще не рассеялась, и люди, словно призраки, возились вокруг своих машин.

Мы остановились. Сразу стало понятно, что водители недооценили грозившую им опасность. Они надеялись преодолеть яму на большой скорости, но не тут-то было... Взлетевшие в воздух автомобили свалились прямо в дыру, двигатели сдвинулись вперед, радиаторы были пробиты. Люди

были в растерянности; для двух экипажей, в том числе и для оказавших нам помощь австралийцев, ралли завершилось.

Мы двинулись дальше. Грунт становился все мягче. «Москвич» неумоимо пробивался сквозь волны песка. Наступал новый день. Над горизонтом поднялся красный солнечный диск, в светло-синем небе не было ни единого облачка. День обещал быть жарким. Облака пыли, которые поднимали автомобили, стали еще гуще.

По дороге нам встретилась техническая помощь. Мы остановились, только чтобы заправиться. Здесь же нам повстречался и «Москвич» из представительства «Автоэкспорта» в Канберре.

Солнце палило нещадно, термометр показывал пятьдесят градусов. Рубашка намочила от пота, тонкая песчаная пыль становилась невыносимой. Влажные подушки сидений натирали спину до крови. Это был тяжелый этап как для спортсменов, так и для автомобилей. Пыль угрожала забить карбюратор «Москвича», но останавливаться нам не хотелось – слишком дорога была каждая минута.

Регулируя впускные клапаны, мы заставили двигатель работать. «Москвич» упорно мчался через песок и пыль. На контрольный пункт мы прибыли с небольшим запасом времени. Это был отличный результат, ведь штрафные очки получили многие. Сэкономленные минуты мы потратили на очистку карбюратора.

Наступила ночь. До следующего контрольного пункта было 518 км. Учитывая трудности предыдущего длинного и тяжелого этапа, на этот раз организаторы выставили немного более мягкие условия: была задана средняя скорость 82,5 км/ч. Дорога была по большей части асфальтированной. Мы отдыхали по очереди и прибыли на место без опоздания.

Это было затишье перед бурей: теперь начиналась езда на высокой скорости по каменистым извилистым дорогам, через реки и броды. 133 км требовалось пройти за час и семнадцать минут (в среднем 104 км/ч). Сразу за контрольным пунктом дорога раздваивалась. Ехать можно было как по одной, так и по другой дороге. По длине они были одинаковы, различался лишь их характер. Согласно легенде, нам надо было выбрать правую дорогу, но, когда мы подъехали к развилке, это оказалось невозможным: местные жители, выстроившись в цепочку, перекрыли путь. Позже мы узнали, что австралийские экипажи все же как-то пробрались на эту дорогу. Родные стены?! Следом за австралийцами за живую цепь пробрался и «Москвич» Александра Ипатенко. На правой дороге они создали себе двадцатиминутный запас времени.

Мы же в это время ехали по камням и песку. Во время переезда вброд какой-то горной речки вода намочила свечи. Двигатель заглох, и мы остались стоять среди журчащей воды. Мы потеряли на этом пару драгоценных минут, но утреннее купание в прохладной речной воде того стоило. На рассвете мы прибыли на контрольный пункт в Морлана-Крик. В бортовой журнал вписали четырнадцать штрафных очков.

Следующий этап длиной 123 км походил на предыдущий. Средняя скорость была задана чуть меньшей, но и дорога была хуже. Мы ехали через горы. Кое-где у дороги стояли раллийные автомобили, многие из которых были брошены безо всякой надежды, у других суетились спортсмены. Дороги в австралийской пустыне сделали свое дело: не выдерживали ни люди, ни машины. Но «Москвичи» и их экипажи упорно стремились к цели. Хотя мы обогнали нескольких из тех, кто шел перед нами (в горах пыли было намного меньше), в Брачину мы все же опоздали на девять минут. Лишь немногим удалось уложиться в график. Горные этапы приятно разнообразили ралли, но теперь нас снова ждала пустынная местность. До контрольного пункта в Мингэри было 344 км.

За несколько секунд до нас из Брачины отправился «Моррис-Купер» англичан. Их надо было обогнать на прямой гравийной дороге, выходящей из деревни: мы знали, что в пустыне это будет сделать почти невозможно, а глотать пыль больше не хотелось. Мы прибавили скорости, англичане ответили тем же. Спидометр показывал сто тридцать, потом сто сорок и, наконец, сто пятьдесят километров в час. Мы обогнали слева, нарушив тем самым австралийские правила дорожного движения, – по-другому не получалось. В горячке гонки англичане забыли о левостороннем движении и так и продолжили идти по правой стороне.

Началась дорога через пустыню, уже знакомую нам по предыдущим этапам. Мы приближались к плотно населенным восточным районам Австралии. Дороги часто расходились, но указателей не было. Приходилось надеяться только на легенду. Англичане на «Мерседесе», пропустив одну развилку дорог, глубоко засели в рыхлом песке. Мы попытались помочь им, но и усилий двух экипажей оказалось мало. Об их неудаче надо было сообщить в ближайший населенный пункт. С этим нам повезло: через пять километров мы наткнулись на местного фермера на джипе. Он понял, что к чему, и отправился туда. Позже «Мерседес» нас обогнал. Забегая вперед, скажу, что в итоге этот экипаж занял восемнадцатое место.

Дорога становилась все хуже. По глубокой колее и рыхлому песку можно было идти только на второй и третьей передаче. На высоких оборотах двигатель перегревался, температура воды в системе охлаждения поднялась до точки кипения. В легенде был обозначен относительно прямой отрезок дороги – лишь бы продержаться до него. Добрались! На прямой дороге температура воды понизилась, и мы продолжили двигаться вперед.

Снова нам повстречались соперники – у «Моррис-Купера» австралийцев сломалась ось, и они просили сообщить об этом. Им повезло: в трех километрах оказалась машина технической помощи их фирмы. В Сиднее члены этого экипажа были нам очень благодарны. На контрольный пункт в Мингэри мы прибыли практически одновременно с Сергеем Тенишевым. Мы получили восемнадцать штрафных очков, они опоздали на двадцать пять минут. Утешало только то, что обойтись без штрафа удалось лишь единицам.

Очень тяжело пришлось Александру Ипатенко и его товарищам. Во время переезда через одну из наполовину пересохших речек они не заметили камень среди мягкого песка. «Москвич» наехал на камень, но все же как-то выкарабкался из реки. При осмотре машины выяснилось, что картер, в который пришелся удар, дал трещину. На сухой песок пустыни из него вытекало масло. О том, чтобы ехать дальше, не могло быть и речи.

Что делать? Другого картера с собой не было, а автомобиль технической помощи находился слишком далеко. Оставалось только ждать, пока подъедет Виктор Щавелев, в «Москвиче» которого был запасной картер. Раллисты сразу же взялись за дело. Поврежденный картер сняли; во время песчаной бури это было очень тяжело – поднятые ветром тучи песка забивали глаза и рот. Но усилия увенчались успехом. Эта остановка обошлась экипажу в два с половиной часа, которые в пустыне отыграть было невозможно. На контрольном пункте в Мингэри в бортовой журнал Александра Ипатенко вписали 186 штрафных очков. «Москвич» Виктора Щавелева опоздал на шестьдесят три минуты.

Две трети пути по Австралии остались позади. Дороги пустыни сильно перетряхнули общий зачет. На лидирующую позицию выбрали Л. Бьянки и Ж. Ожье, оттеснив Р. Кларка и У. Андерссона на второе место. На одно место вниз опустились и С. Лампинен с Ж. Степелэром. Юрий Лесовский и я были в Бомбее на тридцать третьем месте, а в Мингэри – уже на двадцать четвертом. Настроение было отличным. Даже осточертевшая пыль, жара и другие неприятности пустыни уже не казались столь тяжелыми.

Следующий этап длиной 191 км выводил нас к центру добычи железной руды в Австралии – Брокен-Хиллу. На подъездах к городу раллистов снова приветствовали тысячи болельщиков. Многие украдкой показывали нам таблички: «Полиция!». Мы поняли, что это значит, так как еще в Перте нам советовали были осмотрительными, особенно в восточных районах. Полиция здесь действительно была строже, чем где бы то ни было. Многие участники не заметили дружеских предостережений и попали в лапы служителей закона. Александр Ипатенко въехал в город следом за американцами, которые не потрудились снизить скорость своего «Рамблера». Подобное неуважение не понравилось местным блюстителям порядка, и они остановили оба автомобиля. Американцам все же удалось как-то выкрутиться, а вот «Москвич» продержали больше получаса. Пришлось объясняться с полицией по поводу высокой скорости и Сергею Тенишеву. Нас полицейские не беспокоили, мы пробрались через город, но шли далеко от идеального графика времени: строгое соблюдение правил движения означало гарантированное опоздание. И все же на этом отрезке маршрута только отдельные экипажи получили штрафные очки.

На этапе Менинди – Ганбар (402 км) мы простились с трудностями пустынных дорог. Но не всем удалось оставить их позади. У «МГ-Миджета» англичан Р. Спринцеля и Р. Фидлера сломалась задняя ось. Было больно смотреть на них, отправлявшихся в путь из Лондона с почестями и большими надеждами, а теперь растерянно сидевших у автомобиля, уткнувшегося носом в песчаную дюну. Помочь им не мог никто. Можно представить, как переживали англичане эту аварию. Тяготы и бессонные ночи 14000-километрового маршрута пропали даром; оставалось пройти всего две тысячи километров, и цель была бы достигнута. Их судьбу разделили в австралийской пустыне, увы, еще многие участники.

Последний этап в пустыне ни у кого не обошелся без неприятностей. Буря непрерывно кружила над дорогой облака мелкой песчаной пыли. Часто приходилось ехать в таких облаках, которые, словно стены, поднимались до небес. Пыль забивалась буквально в каждую щель. Нам пришлось остановиться, чтобы прочистить карбюратор. Двигаться вперед мешали и большие стада овец.

В свободные минуты на контрольном пункте в Ганбаре мы с усердием хлопотали вокруг машины. Удалось привести в порядок все, что нужно. Получив от судей бортовой журнал, мы помчались дальше. Начался самый скоростной этап «ралли века». 492 км между Ганбаром и Эди надо было пройти за 4 часа 26 минут, то есть со средней скоростью 111 км/ч! Из этого расстояния сто двадцать километров составляли ухабистые гравийные дороги. Наступил вечер, впереди была последняя тяжелая ночь перед долгожданным днем финиша. Нервы участников были напряжены, рисковать приходилось буквально везде, скорость порой доходила до 160 км/ч. Восточные области Австралии плотно заселены, и на дорогах было оживленное движение. В фермерских районах попадались большие грузовики. Печальные воспоминания о недисциплинированных водителях в Азии еще не забылись – в Австралии будет так же? Но нет! Вежливость и корректность местных водителей были поразительны. Надо было всего лишь раз мигнуть фарами, и шедший впереди водитель тотчас освобождал дорогу. Уступали дорогу по первому требованию и водители легковых автомобилей. Поневолe вспомнился случай на шоссе Хаапсалу – Лихула во время чемпионата Эстонии: там я ехал пятнадцать километров за большим грузовиком, водитель которого, несмотря на мои знаки, и не подумал дать мне дорогу.

Выдерживать в густонаселенных районах с плотным дорожным движением среднюю скорость 111 км/ч было под силу очень немногим. Здесь можно вспомнить последние соревнования стандартных автомобилей на закрытом кольце Пирита-Козе, где в классе «Волга» наивысшая средняя скорость составила 105 км/ч⁵².

Этот этап внес большие изменения в общую классификацию, так как из шестидесяти участвовавших в нем экипажей на контрольный пункт в Эди опоздала почти половина. «Москвичи» снова доказали свои отличные ездовые качества. Только Виктор Щавелев получил восемнадцать штрафных очков.

Перед контрольным пунктом в Эди пошел теплый грибной дождь. Асфальт стал скользким. На улицах, несмотря на дождь, собрались тысячи людей. Был вечер субботы, и кое-кто попросту не держался на ногах. Приходилось соблюдать осторожность. Когда мы остановились для внесения записи в бортовой журнал, машину окружила шумная толпа. В качестве сувениров с нее сорвали стартовые номера, обрывки которых нам вернули полицейские перед отъездом.

На решающих этапах

От финиша в Сиднее нас отделяли только двенадцать часов, тысяча с лишним километров и восемь контрольных пунктов. Можно представить себе, что значили эти последние километры для гонщиков.

Не щадя ни себя, ни автомобили, все сразу же вновь уходило на трассу. Горные дороги, покрытые скользкой от дождя щебенкой и открытыми камнями, были опасны. Дождевые тучи закрыли небо, и лишь кое-где мелькали красные задние огни раллийных автомобилей. Местные жители ночью, да к тому же в дождь, на дороге не появлялись.

⁵² Имеется в виду чемпионат СССР 1966 г. по кольцевым гонкам для стандартных автомобилей групп А и Б.

Во время составления легенды я сделал здесь изрядный крюк. Фирма, строившая ЛЭП, запретила проезд по своей дороге. Табличка на воротах с тремя замками грозила всякому, кто их откроет, десятью годами лишения свободы. Мне вспомнился рассказ поляка Собеслава Засады на борту «Чусана». Он тоже во время разведки маршрута остановился у ворот, но спокойно снял их с петель и поехал дальше. К счастью, владельцы этого не заметили. Мы наскоро ознакомились с легендой Засады.

На время ралли фирма открыла свою дорогу. Частное владение тянулось на двадцать пять километров. Дорога, проложенная во время сооружения ЛЭП, вела прямо в горы. Некоторые подъемы были очень круты, «Москвич» взбирался на них на первой передаче. Мы поднялись на высоту 1500 м над уровнем моря. Дождь сменился мокрым снегом, дорога стала еще более скользкой. На одном из спусков машина сильно разогналась, но затормозить на скользкой дороге не получалось. Только чудом мы не упали с обрыва. Мы садились за руль по очереди, об отдыхе не было и речи.

На этом трудном горном этапе средняя скорость была задана равной 87,8 км/ч, но ее не смог выдержать ни один водитель. Штрафные очки получили все без исключения. Наш «Москвич» опоздал на двадцать три минуты, из которых четыре или пять следует отнести на счет пробитой шины. Ее замена в мокром снегу и грязи была трудным делом.

На следующий этап легенда отсутствовала. Во время разведки маршрута здешние дороги были занесены глубоким снегом, и движение по ним было закрыто. Хотя теперь дорога была свободна, с каждым километром она становилась все сложнее. Местами была топкая грязь. На одном подъеме мы заметили впереди красные огни – ВМС-1800 английского экипажа с трудом взбирался вверх. Догнали мы их сразу, но дать нам себя обогнать им было обидно. Мы прибавили скорости, они ответили тем же. Рискованная гонка в горах продолжалась больше получаса, затем у англичан сдали нервы. Они сбросили скорость, предлагая нам обгонять. Мы вышли вперед, они пристроились следом.

На очередном перекрестке я в последний момент заметил маленький указатель с названием «Омео», который указывал налево – на дорогу, которая вела к контрольному пункту. Юрий не сумел затормозить, мы проскочили перекресток и остановились. Так же поступили и следовавшие за нами англичане. Я указал им верное направление, но они самонадеянно поехали прямо... и получили в Омео 105 штрафных очков.

Но и мы ехали вперед с беспокойной душой. Правильно ли указывала путь стрелка? Через двадцать пять километров должен был находиться ориентир – к нему я во время составления легенды подъехал с другой стороны. «Москвич» несся дальше по грязной и неровной дороге. Скоро на перекрестке в свете фар должен был показаться толстый столб. Но столба не было! Что же, мы и вправду заблудились? Дорога до этого места заняла двадцать пять минут, столько же придется ехать обратно. Это означало почти часовое опоздание на контрольный пункт. Еще километр, и я завопил: «Столб!» В тот момент мне хотелось кричать и по-мальчишески дурачиться от радости: мы были спасены. Несмотря на все усилия, мы прибыли на контрольный пункт с небольшим опозданием, но туда опоздали и другие участники.

Вперед! Ровно через два часа мы должны были быть в 164 км, в деревне Марриндейл. Небо по-прежнему покрывали серые дождевые тучи. Начинался последний день на трассе «ралли века». Участники с тревогой ждали рассвета. Всего восемьсот двадцать километров оставалось до конца этой гигантской битвы! Три бессонные ночи, трудности в пустыне и горах благополучно завершились для пятидесяти семи экипажей. Правда, ралли еще не закончилось, и хотя близость финиша окрыляла, но в то же время и внушала осторожность.

Для воскресного утра движение было на удивление плотным. Мы достигли густонаселенных восточных районов Австралии. Дорогу украшали знаки с названиями населенных пунктов и ограничениями скорости. Чтобы уложиться в график, мы шли намного быстрее дозволенного. К счастью, полицейских мы не встретили и прибыли на контрольный пункт с небольшим запасом времени.

Этот этап стал роковым для фаворита – Роджера Кларка: у его «Форда» сломалась полуось. Только счастливый случай спас его экипаж от неудачи: они получили полуось от проезжавшего мимо другого такого же автомобиля, владелец которого, австралиец, охотно помог попавшим в беду. Из-за ремонта они опоздали на контрольный пункт на целых девяносто семь минут.

Хотя в восточных районах Австралии вдоль берега Тихого океана проложены хорошие автомагистрали, организаторы направили участников ралли по проселочным и скотопрогонным дорогам. На протяжении 128 км снова пришлось сражаться с колдобинами, камнями и бродами. Заданную на этом этапе среднюю скорость 94,6 км/ч было очень трудно выдержать. Лидер ралли, итальянец⁵³ Бьянки, получил два штрафных очка, все остальные – намного больше. Мы опоздали на двадцать минут, Сергей Тенишев – на двадцать одну, Виктор Щавелев – на двадцать четыре, а Александр Ипатенко – на тридцать.

Следующий этап был намного легче – маршрут проходил по хорошей асфальтовой дороге. В населенных пунктах раллистов приветствовали тысячи жителей – влияние прессы ощущалось повсюду. К контрольному пункту пришли без опоздания. Настроение поднялось. Финиш был так близок – от него нас теперь отделяли всего три этапа.

Маршрут шел через эвкалиптовый лес. Дорога оставляла желать лучшего, но кое-как ехать было можно. Во время составления легенды движение затрудняли упавшие на дорогу деревья, но ко времени ралли их убрали. Я следил за легендой и на одном перекрестке вспомнил занимательный случай во время первого приезда в Австралию. Было раннее утро. Мы свернули не туда, и у какой-то фермы дорога закончилась. Мы с опаской стали звать хозяина – вдруг он рассердится? Но нет, фермер оказался любезным человеком и охотно указал нам правильное направление. К нему по ошибке заглянули уже многие раллисты. В знак благодарности и мы оставили свои автографы в гостевой книге, которую уже украшали имена и даже фотографии знаменитых асов ралли.

Вспомнился и случай с большим кенгуру, сидевшим на дороге и чем-то встревоженным. Мы притормозили, и тут же выяснилась и причина. Из леса выскочил маленький кенгуренок и запрыгнул в сумку матери, так что только кончик хвоста остался торчать наружу. Дождавшись отпрыска, мать с облегчением запрыгала в лес.

Выезжая из очередного поворота, мы увидели врезавшийся в дерево автомобиль, окруженный толпой. Это были шедшие вторыми Лампинен и Степелэр. По-видимому, они успешно справились с большими неприятностями: оба уже сидели в машине и двигатель работал. На следующем контрольном пункте в их бортовой журнал вписали 166 штрафных очков. Экипаж вылетел из первой десятки и завершил ралли только на шестнадцатом месте. Авария Симо Лампинена напомнила нам выгоревшие автомобильные кузова в Турции. Пожалуй, мы слегка снизили темп и, возможно, из-за этого опоздали на шестнадцать минут.

Начался предпоследний этап. «Ралли века» вышло на финишную прямую. Все беды остались в пустыне и в горах, впереди ждала хорошая асфальтовая дорога до контрольного пункта в Науре. Нас нагнал Лампинен, и мы вместе устремились к желанной цели. В Науре нас встречала бесчисленная толпа, а телевизионные камеры вели передачу о прибытии участников ралли. Приподнятое настроение омрачила печальная новость: на предпоследний контрольный пункт не прибыл лидер – экипаж под номером 87, Бьянки и Ожье. Их «Ситроен-DS21» столкнулся с местным легковым автомобилем. Оба автомобиля были разбиты, а Люсьен Бьянки с тяжелыми травмами оказался в больнице.

Финиш

В Науре нас попросили соблюдать правила дорожного движения, так как полиция здесь была строга. По-видимому, именно из-за этого средняя скорость на последнем 183-километровом этапе была задана равной всего лишь 52 км/ч. С обеих сторон было полным-полно вышедших к дороге людей. Мы достигли берега Тихого океана. Из окна автомобиля было хорошо видно, как накатываются на берег огромные волны.

Ехать по хорошей дороге с маленькой скоростью было обидно, но рисковать не хотелось. Тяжелая авария лидеров Бьянки и Ожье стала для нас предостережением, и мы старались двигаться ровно с разрешенной скоростью. Приближаясь к одному слепому повороту, мы увидели на обочине испуганную женщину. Здесь надо было быть осторожнее. Мы приняли левее, и в тот же момент из-за поворота вылетел «Моррис-Купер» с местной молодежью. Автомобили прошли буквально в сантиметре

⁵³ Бельгиец.

друг от друга. Юрий, который в тот момент сидел за рулем, побледнел. Сам я, наверное, выглядел не лучше.

В качестве места финиша был избран ипподром в Ливерпуле, пригороде Сиднея. Всего несколько километров отделяло нас от цели. Мы с волнением увидели на горизонте первые городские строения, и вскоре наш «Москвич» уже ехал по улицам, окруженным людскими стенами. На площади перед ипподромом мы с помощью полицейского пробрались сквозь толпу и ровно в 15.06 под ее ликование пересекли линию финиша. Величайшее ралли мира всех времен для нас завершилось, и завершилось успешно.

На ипподроме царило настоящее столпотворение. Оркестр играл приветственный марш, участников ралли качали, вокруг автомобилей сновали репортеры и журналисты, стрекотали кинокамеры и щелкали фотоаппараты. Только в закрытом парке мы нашли немного покоя. Перед нами финишировали девятнадцать автомобилей, среди них был и «Москвич» Сергея Тенишева. Сразу перед нами финишировал Симо Лампинен.

Финиш был открыт на протяжении двадцати четырех часов. В восемь вечера прибыл экипаж Виктора Щавелева, а два часа спустя – Александра Ипатенко. Все четыре «Москвича» были в Сиднее! Это кажущееся невероятным достижение стало подлинной сенсацией, которая в тот же вечер разнеслась на десятках языков по всему миру. Можно представить себе радость сотрудников посольства Советского Союза и работников «Автоэкспорта», которые приехали встретить нас. Ответственная и трудная задача была выполнена: наша команда и «Москвичи» показали, на что они способны.

Как и в Лондоне и на всем длинном маршруте, в Сиднее организаторы приложили все усилия для успеха мероприятия. Особенно была приятна корректная и быстрая работа судей. Уже на следующий день вышел из печати цветной альбом «На память о марафоне», дававший полную картину большого десятидневного ралли. Он был богато иллюстрирован фотографиями, а интересные репортажи рассказывали о событиях на трассе. В издании не были забыты и фотографии участников и интервью с ними, а также полные технические требования к раллийным автомобилям. В протоколе соревнований приводились точные данные обо всех девятнадцати восьми автомобилях, стартовавших в Лондоне. Финишную черту в Сиднее пересекли только пятьдесят шесть из них. Остальным маршрут длиной 17000 км оказался не по силам. Кто же был среди сошедших?

Больше всего автомобилей, а именно пятьдесят семь, выставила Великобритания, из них до финиша дошли только двадцать восемь. Из восемнадцати австралийских экипажей смогли финишировать двенадцать, из пяти французских – два. Среди сошедших были также спортсмены из Соединенных Штатов Америки, Швейцарии, Норвегии, Италии, Индии и других стран.

Известная марка «Форд» заявила тридцать автомобилей разного рабочего объема и мощности. До Сиднея из них добралось меньше половины. Из девятнадцати автомобилей BMC дошли до финиша четырнадцать, из семи «Вольво» – четыре. На трассе ралли остались также три «Хиллмана», три «Мерседеса», два «Порше», три «Симки», «Рено», СААБ, «Ситроен», «Рамблер» и «Фольксваген».

Главными героями «ралли века» стали англичане Эндрю Коуэн, Койл и Молкин, которые шли на автомобиле «Хиллман-Хантер». Они набрали всего пятьдесят штрафных очков и вышли на первое место. В Азии они опоздали всего на два контрольных пункта (в Эрзинджане и Сароби), и в Бомбее у них было двадцать семь штрафных очков. Невероятно удачно прошли они и австралийскую часть маршрута – только на пяти контрольных пунктах в их бортовой журнал занесли опоздание. В начале ралли этот экипаж не числился среди фаворитов, и его победа для болельщиков стала большим сюрпризом.

На втором месте разместилась еще одна британская команда – Падди Хопкирк, Нэш и Пул набрали в Азии двадцать два, а в Австралии – тридцать четыре штрафных очка. Они также опоздали только на семь контрольных пунктов и на протяжении всего ралли держались среди лучших. Ветеран Хопкирк со своими товарищами шел на автомобиле BMC-1800 Mk II.

Австралийские раллисты стартовали из Лондона, будучи очень уверенными в себе, так как возлагали большие надежды на родные стены. Но их асы не попали даже в первую шестерку. Третье

место занял малоизвестный австралийский экипаж: Воген, Форсайт и Эллис. Они шли на автомобиле «Форд-Фалькон GT» и набрали шестьдесят два штрафных очка.

Четвертыми с шестьюдесятью тремя штрафными очками стали поляки Собеслав Засада и Ваховский на «Порше-911S», пятыми – австралийцы Ходжсон и Ратерфорд на «Форде-Фалькон» (70), а шестыми – Аалтонен, Лиддон и Истер на BMC-1800 Mk II (71). Этот экипаж представлял Великобританию.

Среди советских спортсменов лучшими были Тенишев и Кислых, которые с 269 штрафными очками заняли двадцатое место. Юрий Лесовский и я с 358 очками заняли двадцать второе место. Ипатенко, Терехин и Баженов набрали 776 очков и заняли тридцать третье место, а Щавелев, Лифшиц и Широченко – тридцать восьмое (942 очка). Если рассчитывать результаты ралли согласно действовавшей классификации, то Тенишев занял в своем классе второе, а мы – третье место. Лучше был только Роджер Кларк на своем 1,6-литровом «Форде-Лотос Кортана» (десятое место в общем зачете).

Из шести женских экипажей, стартовавших в Лондоне, до Сиднея дошли три. Лучшими (сорок первое место в общем зачете) были англичанки Гэдд, Оуэн, Кемп и Кастелл на «Вольво-145S Эстейт» (2399 штрафных очков). Смит на «Форде-Лотос Кортана» была на сорок восьмом месте (6139), а Уэтли на «Моррисе-1100» – на пятидесятом (8111).

Если говорить о знаменитых раллистах, то чемпион Австралии Фёрт стал восьмым, Лампинен – шестнадцатым, Кларк – десятым, Форрест – одиннадцатым и Марри – двадцать первым. Швед Сёдерстрём сошел в Турции, японец Мицумата и британец Джексон – в австралийской пустыне.

Организаторы и другие специалисты по ралли не рассчитывали увидеть в Сиднее столько финишировавших участников: ожидалось, что сойдут семьдесят-восемьдесят автомобилей. По-видимому, они не учли, что на трассе участникам помогали быстро передвигавшиеся автомобили технической помощи. Фирмы делали все ради того, чтобы их автомобили дошли до финиша ралли. Голландцы, добравшиеся до Сиднея последними, часто пользовались услугами технической помощи для ремонта своего ДАФ-55, проходили контрольные пункты после их закрытия и набрали в итоге 13790 штрафных очков!

В «ралли века» имелся и командный зачет. По сумме результатов трех лучших экипажей первое место отдала «Форду-Фалькон» (246 штрафных очков). На втором и третьем месте разместились первая и вторая команда BMC-1800 с 554 и 1414 штрафными очками соответственно. Четвертое место досталось «Москвичам». Фактически советская команда заняла третье место, но по ошибке в зачет не попал наш с Юрием Лесовским результат.

На следующий день в Сиднее прошел парад финишировавших автомобилей. Участники выстроились в порядке итоговых результатов, караван возглавил «Хиллман-Хантер» Коуэна. Между «Москвичами» Тенишева и нашим ехал BMC-1800 Mk II любимца австралийской публики Марри (двадцать первое место). Парад завершился в центре Сиднея, где жители могли поближе познакомиться с автомобилями и спортсменами. «Москвичи» вызвали у австралийцев большой интерес.

Запомнился и большой банкет у генерал-губернатора, где победителям вручали призы, а всем финишировавшим – памятные медали. Экипаж, занявший первое место, получил в награду десять тысяч фунтов стерлингов. Обладателям второго места вручили три тысячи, третьего – две тысячи, четвертого – тысячу, пятого – пятьсот и шестого – двести пятьдесят фунтов стерлингов.

Три дня мы знакомились с достопримечательностями Сиднея и пять дней – Канберры. 29 декабря мы вылетели на родину. В три часа новогодней ночи наш самолет приземлился в московском международном аэропорту Внуково.

Некоторые воспоминания о событиях до и после ралли Лондон – Сидней

По пути из Москвы к месту старта в Лондон мы начали составление легенды со столицы Югославии Белграда, так как на эту часть маршрута у нас легенды не было. Особенно трудно было составлять легенду в путанице парижских улиц. Поэтому мы остановились в Париже на несколько дней,

чтобы проехать пару раз через город в том направлении, в котором пройдет ралли. Также в Париже мы заменили масло в коробках передач и задних мостах, залив более жидкое.

Добравшись до Лондона, мы с Юрой Лесовским сняли с автомобиля слегка вибрировавший карданный вал и попросили работников советского торгпредства отнести его на дополнительную балансировку. На следующий день я получил вал обратно, и мне стало жутко: он был искалечен, балансировочные грузики срезаны с вала и приварены в других местах, и притом не точечной сваркой, как это делается на заводе. Времени оставалось мало, и мы уже не могли в Лондоне что-либо с этим сделать. Найти новый вал не получилось, и мы установили испорченный вал назад в надежде, что вибрация не выведет автомобиль из строя. Я попросил немедленно отправить на АЗЛК телеграмму о том, что нам нужен новый карданный вал, который следует доставить в Белград.

После старта с эстакады в Кристал-Палас, двигаясь по улицам Лондона, мы почувствовали, что карданный вал сильно вибрирует. Выехав из города, мы не могли разогнаться до скорости больше 100 км/ч. Мы прошли контрольный пункт в Париже и ночью на какой-то придорожной заправочной станции попытались зубилом срубить с вала балансировочные грузики, но не смогли и поехали дальше. Во Французских Альпах по машине прошел резкий звук, и хотя двигатель работал, автомобиль дальше не двигался. Мы накатом доехали до магазина, стоявшего на главной улице какой-то деревушки. Оказалось, что от вибрации треснул картер коробки передач и разрушилось сцепление. К счастью, и то, и другое было у нас с собой в машине. С помощью французских женщин из магазина мы завалили «Москвич» набор и сняли вышедшие из строя агрегаты. Мы уже хотели ставить новую коробку передач, но оказалось, что она осталась в машине, а из лежавшего на боку автомобиля достать ее не получилось. Пришлось снова звать француженок, ставить автомобиль на колеса, доставать коробку передач и затем снова заваливать его набор. После ремонта, снова поставив автомобиль на колеса, я поблагодарил женщин и подарил им несколько сувенирных бутылок армянского коньяка. После этого мы двинулись дальше, моля небеса, чтобы машина выдержала. На вибрирующем автомобиле мы добрались до контрольного пункта в Турине, где нам начислили только двадцать четыре минуты опоздания – то есть двадцать четыре штрафных очка: мы быстро провели ремонт и быстро шли по трассе. После прохождения контрольного пункта из редуктора заднего моста стал доноситься слабый вой. Этот звук нам с Юрой был знаком по опыту. Мы остановились и проверили уровень масла в раскаленном редукторе. Выяснилось, что масла не было вообще. Осмотрев задний мост, мы обнаружили в сварном шве дыру, через которую вытекло жидкое масло. Если бы мы в Париже не заменили масло, а оставили применявшийся в советских автомобилях густой нигрол, эта неприятность не случилась бы. Мы двинулись дальше, вой становился все сильнее, пока на первой же заправочной станции мы не купили масла и не залили в редуктор.

В Белграде на станции технического обслуживания советских легковых автомобилей мы заменили на своем «Москвиче» карданный вал, редуктор заднего моста и распределитель зажигания, который нам также пришлось ремонтировать по пути. Только начиная от Белграда мы смогли начать борьбу с соперниками.

После финиша марафонского ралли состоялось много банкетов и приемов в честь его участников. На большом банкете, который проводил генерал-губернатор Австралии и где победителям вручали призы, я поинтересовался у знакомого мне Джека Форреста, перед стартом ралли предсказывавшего, что «Москвичи» не дойдут даже до Бомбея, его теперешним мнением относительно выступления «Москвичей» в ралли. Все четыре автомобиля дошли до финиша, и хотя деления автомобилей по классам не было, из списка финишировавших можно было увидеть, что среди автомобилей рабочим объемом до 1600 см³ Тенишев и Кислых были вторыми, а мы с Юрой – третьими. У меня были основания смотреть Форресту прямо в лицо, на что он произнес только: «*Very good*, у русских и машины хороши», – и махнул рукой. Эта беседа с Джеком Форрестом была потом напечатана во многих рекламных изданиях «Автоэкспорта» и признана лучшим рекламным девизом 1969 года.

Правильнее было бы, впрочем, сказать, что «Москвичи» вели умелые люди, которые в ходе ралли могли заменить у автомобилей коробку передач, сцепление, карбюратор, картер двигателя, распределитель зажигания, редуктор заднего моста, карданный вал и т. д. Но и с этим нам везло, так как все нужные агрегаты и запасные части (кроме редуктора и карданного вала) находились в том самом автомобиле, который нуждался в ремонте.

В Сиднее в гостиницу пришел 82-летний господин из эстонских эмигрантов и предложил мне свою одежду, сказав, что он уже стар, и потому она ему не нужна. Но и мне она тоже нужна не была. Старик рассказал, что в двадцатипятилетнем возрасте он в поисках счастья приехал в Австралию, оставив в Таллине свою молодую жену. Он выбился в люди, теперь у него был свой дом и он был хорошо обеспечен. Шли годы, и из-за войны он не смог вызвать свою жену в Сидней. Он поддерживал связи с родственниками в Эстонии, знал, что жена жива, и попросил меня передать ей посылку. Я взял ее, хотя и опасался, что случится то же самое, что произошло с переданной Юхану Сейну из Финляндии пепельницей, из-за которой мне пришлось несколько раз ходить на улицу Пагари давать объяснения. Я попросил лишь, чтобы он упомянул об этой посылке в своем письме к родственникам. В Таллине мы с Хелле отнесли посылку по указанному адресу на улицу Роху. Лежавшая в постели больная женщина всю жизнь ждала приглашения в Австралию, но оно так и не пришло.

Из Австралии мы летели домой через Джакарту. Там мы пересели на Ил-18 «Аэрофлота», летевший по маршруту Джакарта – Карачи – Кабул – Алма-Ата – Москва. В аэропорту Кабула нас не отвезли в здание аэровокзала, и мы остались на поле поблизости от самолета. Я заметил, что самолет заправляют долго, и спросил у летчика, почему. Тот ответил, что сегодня предновогодний вечер, в новогоднюю ночь аэропорт Алма-Аты нас в любом случае не примет, и придется лететь без промежуточной посадки прямо в Москву.

Самолет поднялся в воздух, и мы вдесятером приобрели у стюардессы каждый по маленькой бутылке шампанского, чтобы в полночь отметить наступление нового 1969 года. Дверь пилотской кабины была открыта, и каждый мог туда войти. Приближаясь к Алма-Ате, летчики запросили разрешения на посадку, на что им ответили, что аэропорт закрыт из-за снегопада, и посоветовали лететь куда-нибудь еще. В полночь, когда Москва под бой кремлевских курантов встречала новый год, мы открыли шампанское и поздравили друг друга.

Приближаясь к Москве, летчики запросили разрешения на посадку, но диспетчер аэропорта Шереметьево ответил, что идет сильный снег, и посоветовал лететь в Ленинград. В ответ на это летчик сообщил, что у него не осталось топлива, он берет ответственность на себя и идет на посадку. Во время снижения самолета я стоял у двери пилотской кабины и, как бывший летчик, наблюдал, как самолет, выйдя из снеговых туч, двигался по направлению к краю посадочной полосы и как летчик сумел в тот момент, когда колеса коснулись полосы, направить его прямо. Шел сильный снег, было три часа ночи.

В аэропорту в честь нашего прибытия был накрыт десятиметровый стол, уставленный разнообразными яствами. Присутствовали члены президиума ЦК ДОСААФ, руководство АЗЛК во главе с директором Коломниковым, председатель «Автоэкспорта» Петров со своими директорами и другие, всего десятка два человек. Произносили речи и поднимали тосты в честь успешного выступления. От нашего имени говорил Ипатенко. Через пару часов, когда все речи были произнесены, мы уехали из аэропорта. Меня разместили в гостинице «Аэрофлот».

В Москве было еще несколько встреч и приемов. Самым большим из них была встреча на Московском автомобильном заводе. Большой зал был полон рабочих – для заводчан это было празднование победы, они гордились своими «Москвичами». В нашу честь были отлиты специальные медали из бронзы диаметром десять сантиметров, которые надели нам на шею.

Самая важная встреча была устроена в Центральном комитете Коммунистической партии, где нас принял заведующий отделом машиностроения ЦК КПСС Василий Фролов. Были приглашены заместитель министра внешней торговли СССР Смеляков, председатель ЦК ДОСААФ Гетман, председатель «Автоэкспорта» Петров, директор АЗЛК Коломников и другие руководящие фигуры, а также мы, спортсмены, во главе с Ипатенко. Фролов спросил, что мы желаем выпить, и сам же ответил, попросив принести кофе и сказав при этом: «Сделаем все как за границей». Потом присутствовавшие руководители доложили ему о наших подвигах во время марафонского ралли Лондон – Сидней на отечественных автомобилях «Москвич». Когда все высказались, Фролов предоставил слово нам, спортсменам. Поскольку никто говорить не захотел, попросил слова я. В своем выступлении я сравнил нас с представителями фирм других стран, которым заводы предоставили автомобили для повседневного использования и тренировок, в то время как ни у кого из нас автомобиля не было – следовательно, тренировок не хватало. Фролов спросил у собравшихся: «Как это так?» Кто-то сказал:

«Продадим им автомобили», – на что был ответ, что у нас нет денег, чтобы их купить. Поэтому Коломников дал разрешение продать нам автомобили по себестоимости. На этом прием у Фролова закончился. «Москвичи» нам не продали, так как продажа по себестоимости не была бы законной, но «Автоэкспорт» подарил каждому из нас в награду за хорошее выступление современный полустереомагнитофон.

1969

Январь прошел в работе и встречах с семьей. 14 февраля Хелле получила ключи от полагавшейся ей в порядке очереди трехкомнатной квартиры, и мы переехали в свой новый дом на улице Сютисте. Вся наша мебель поместилась в кузове УАЗа грузоподъемностью в полтонны, а переносить ее помогли друзья-раллисты.

В начале февраля было решено, что спортивный клуб «Темпо» примет участие во всесоюзном зимнем командном ралли двумя командами. Меня и Калью Микфельдта зачислили в первую команду, где были еще экипажи Гуннар Хольм – Ханс Рюютель и Людвиг Кырге – Рут Саарм. Выступить нам предстояло на «Москвичах-412».

Начались приготовления к ралли и подготовка автомобилей – мы установили защиты картеров, оборудовали автомобили рациями и т. д. Несколько раз выезжали на тренировки, чтобы поупражняться в совместной работе командой. При распределении обязанностей внутри команды было решено, что я должен быть капитаном, а также главным штурманом, что означало дополнительную большую ответственность, так как на скоростных участках я должен был занимать место штурмана в первом автомобиле. Мы определили порядок автомобилей таким образом: на основном маршруте мы с Калью должны были идти первыми, Людвиг и Рут – вторым, а Ханс и Гуннар – последними, а на скоростных участках первым пойдет Людвиг, а я буду штурманом в его автомобиле. Рут Саарм, которая на основном маршруте должна была ехать с Людвигом, пересаживалась к Калью, а в третьем автомобиле оставались Ханс и Гуннар. Им было труднее всех, так как предстояло двигаться в сплошном снежном облаке. На скоростных участках им надо было идти как можно ближе ко второму автомобилю, так как время прохождения скоростного участка командой определялось временем финиша последней машины.

Ралли началось в ночь на 21 февраля ровно в полночь. Всего с площади перед стадионом имени Комсомола стартовали двадцать четыре команды. Номер нашей команды был 2, так что автомобили получили номера 21, 22 и 23. Нам не повезло получить один из первых номеров, так как зима была очень снежной, и автомобилям первых команд приходилось пробивать в глубоком снегу колею для всех остальных. К тому же снег все продолжал идти.

Первый круг (713 км) по маршруту Раквере – Пайде – Вильянди – Пярну – Хаапсалу мы прошли, делая крюки по второстепенным дорогам. Снега было действительно очень много, и иногда казалось, что мы едем на снегоочистителях. Ночью в Вильянди прошли соревнования по скоростному подъему по городским улицам, а затем – заезды на скорость на кольцевой трассе Вана-Выйду. В Хаапсалу на центральной площади были устроены соревнования по фигурному вождению, а утром в Кейле – еще одна «фигурка». Круг завершился заездами на скорость на таллинском ипподроме, где старт давался сразу двум командам. Мы свой старт выиграли, но на последнем круге забарахлила коробка передач: включенные передачи не держалась, и приходилось все время придерживать рычаг рукой. Так как по графику ралли был как раз предусмотрен двухчасовой перерыв перед стартом третьего⁵⁴ круга, мы поехали в таксопарк и заменили коробку передач. За эту замену нам начислили 1200 штрафных очков. Мы сочли, что теперь все пропало и команде уже не видать пьедестала почета, но решили все равно идти в прежнем темпе.

Второй круг (651 км) привел нас на юг Эстонии, где мы прошли несколько спецучастков и рано утром вернулись в Таллин. Без отдыха в 5.37 утра мы ушли на третий круг (1044 км), снова на юг Эстонии. В окрестностях Выру, Антслы и Отепя прошло несколько дополнительных соревнований – заездов на скорость. Стартовавшая перед нами команда номер 1 сошла, и теперь мы прокладывали дорогу для остальных. Это делало езду еще сложнее, к тому же началась метель, и нам приходилось с ходу пробивать себе путь через снежные заносы. Хорошо, что мы установили на автомобили защиты картеров, – сейчас они работали как полозья.

⁵⁴ Второго?

Четвертый круг (475 км) в ночь с субботы на воскресенье завершился утром скоростными заездами по трассе в Пирите на ее ближней к Клоостриметсе части.

В общем зачете первая команда «Темпо» заняла третье место, причем у нас был лучший результат по сумме дополнительных соревнований – 4105 штрафных очков. К ним прибавили еще 1200 за смену коробки передач, и в итоге у нас было 5305 очков. Первой стала команда вильнюсского таксопарка с 4308 очками, а второй – команда ДОСААФ Харьбюского района с 4366 очками.

Пятое место заняла вторая команда «Темпо» с 8769 очками, которая шла на «Волгах». Из двадцати четырех стартовавших команд это тяжелое снежное ралли завершили только восемь.

После финиша ралли я пригласил всех своих товарищей по ралли Лондон – Сидней к себе в только что полученную новую квартиру, благо все они по случаю зимнего ралли были в Таллине. Квартира все еще была обставлена скудно, но новоселье мы справили. Гости подарили нам пылесос, который стоил сорок пять рублей, – по тем временам дорогой подарок.

Принимая у себя гостей, я не участвовал в торжественном закрытии ралли в ресторане «Весна». Позднее я узнал, что по чьему-то заказу оркестр сыграл гимн Эстонской Республики. Через несколько дней всех эстонских раллистов, участвовавших в зимнем ралли, в том числе и меня, вызвали в ЦК ДОСААФ, где работники органов безопасности по одному допрашивали нас: «Кто заказывал гимн?» Сотрудник КГБ, беседовавший со мной, сказал: «Вы же хотите поехать работать в Африку...», – и сделал мне ряд предложений. Потом мы с раллистами из «Темпо» обсуждали, кто мог бы заказать гимн Эстонии, но так и не смогли решить, кто именно это был.

В марте стало известно, что мне присвоено звание заслуженного мастера спорта СССР. Я получил несколько поздравительных телеграмм от местного руководства, в том числе от секретаря Президиума Верховного Совета Эстонской ССР Бориса Толбаста. Я надеялся, что меня также поздравит центральный совет общества «Калев», но этого не произошло. Вскоре в Таллин приехал начальник Центрального автотоклуба Александр Ипатенко, чтобы лично прикрепить мне на грудь значок заслуженного мастера спорта. Председатель АМК ДСО «Калев» Рихард Лаур устроил по этому случаю торжественный вечер.

В июне 1969 года меня с Калью Микфельдтом вызвали в Центральный автотоклуб и сообщили, что мы включены в команду Советского Союза для участия в этапе чемпионата Европы – ралли «Влтава» в Чехословакии 3-7 июля. Мы с Калью были рады, что сможем вместе участвовать в международном ралли. Советская команда состояла из пяти экипажей: Циммерман – Карамышев из Латвии, Лифшиц – Щавелев с АЗЛК, литовцы Потапчик и Паскачимас, Козлов из спортивного клуба Армии и Бубнов с АЗЛК и Аава – Микфельдт из «Темпо». Руководителем и тренером команды был Роман Чертов с АЗЛК. Вместе с нами шел автомобиль технической помощи с Александром Терехиным и Юрием Лесовским за рулем. В таком составе мы и отправились в Чехословакию. Центром проведения ралли был город Клатови, где мы остановились в гостинице «Централь».

В первый день тренировок, в начале составления легенды на трассу, выявился особый и доселе невиданный метод Чертова: он рассадил нас десятерых по трем машинам, объяснив это тем, что для составления легенды совершенно не нужно использовать все автомобили и можно таким образом сэкономить деньги, выделенные на бензин. Вечером было собрание, где мы обсуждали результаты тренировки, а Чертов просматривал составленные нами легенды. Увидев легенду Бубнова и Козлова, он покраснел, отчетливо произнес два-три русских матерных слова и решил разбить наш с Калью экипаж с тем, чтобы Калью ехал штурманом с Юрием Козловым, а я – с Владимиром Бубновым.

Мы воспротивились было этому решению, но я сразу же понял идею Чертова, когда он разъяснил нам с Калью, что Бубнов и Козлов оба отличные водители, но как штурманы никуда не годятся. Нам пришлось смириться с этим решением, к тому же Чертов рассчитывал на меня как на второго тренера команды, с которым всегда можно было обсудить сложившееся положение. Тот же самый метод тренировок продолжился во второй, третий, четвертый и пятый дни. Менялись только спортсмены в автомобилях. Только в последний день тренировок накануне старта мы с Бубновым смогли проехать одни и проверить легенду. В результате легенды на скоростные участки остались у экипажей неполными.

Бубнова я знал и раньше как очень быстрого раллиста, выигравшего в чемпионатах СССР несколько медалей. Владимир работал на АЗЛК водителем-испытателем, его «Москвич-412» был подготовлен к ралли на заводе, и мне надо было всего лишь оборудовать свое штурманское место, то есть установить «твинмастер» и штурманскую лампу. В то время в автомобилях еще не было каркасов безопасности, но четырехточечные ремни безопасности, или «подтяжки», уже имелись. У нас с Бубновым был стартовый номер 16, у Козлова с Микфельдтом – 17.

Чехи относились к нам как к русским враждебно – причиной тому было подавление восстания 1968 года советскими войсками, – хотя в команде было только четверо русских, а остальные – эстонцы, латыши и литовцы. Руководство для участников и другие документы, выданные нам организаторами, были на чешском, немецком и английском языках, на русском языке их не было. Кончилась та дружба, которую я ощущал шестью годами ранее, участвуя в ралли «За мир и дружбу». На заправочных станциях нас не обслуживали. Заправщик, который обычно заливал бензин в автомобили участников, ушел от колонки, как только увидел приближающийся автомобиль с советскими номерами. Нам пришлось самим вставлять заправочный пистолет в горловину бака. Судья на контрольном пункте, задачей которого было относить контрольные карточки участников к судейскому столу, где в них ставили отметки при помощи контрольных часов, с нашей карточкой этого не сделал. Мне пришлось самому отстегивать ремни, вылезать из машины, идти к судейскому столу и делать отметку в карточке. На одном КВ, куда мы прибыли вовремя, из-за действий судей мы заработали минуту опоздания. Когда я подошел к судейскому столу, судья взял мою карточку, внимательно осмотрел ее с обеих сторон, затем передал другому судье, который ее также осмотрел, – так они тянули время, откладывая проставление отметки. В этом разглядывании карточки и прошла та минута, которая мне была нужна.

Мы с Владимиром стартовали первыми из советской команды. Ралли началось с заездов на скорость на 4,1-километровой кольцевой трассе. В первом ряду стартующих было пять экипажей: поляки Засада и Поставка на «Порше-911S», финны Лампинен и Хертц на СААБ-96V4, бельгийцы Степелэр и Эртс на «Форде-Эскорт», шведы Келльстрём и Хегбом на «Лянче-Фульвия HF» и мы с Бубновым на «Москвиче-412». Я смотрел на этих раллистов с мировым именем и на их автомобили с двигателями вдвое мощнее, чем у «Москвича», но не испытывал трепета перед ними, а подумал лишь, что надо идти в своем темпе. Об этом я сказал и Бубнову: мы в любом случае отстанем сразу же после старта, а потому в первый поворот попробуем войти спокойно.

Дали старт, и автомобили ринулись к крутому левому повороту, находившемуся метрах в ста пятидесяти. Кто первым сумел вырулить на шестиметровую асфальтовую дорогу, я не помню, но зато помню, как Бубнов попытался пройти этот поворот эффектным скольжением, но, к несчастью, скользившее заднее правое колесо «Москвича» наткнулось на какую-то кочку, и мы перевернулись через крышу, снова упав на колеса. Двери и крышка багажника открылись, и все, что было в машине, рассыпалось по асфальту. Я сильно ударился обо что-то и, похоже, несколько мгновений был без сознания. Бубнов в это время собирал вещи и складывал их обратно в машину. Он втолкнул меня внутрь, и мы продолжили заезд с открытыми дверями и без переднего стекла. После финиша скоростного заезда было время до ухода на маршрут ралли, и механики с Бубновым установили при помощи проволоки новое стекло, стянули задние двери ремнями и отремонтировали передние так, что они могли закрываться.

Мы ушли на трассу в 18.08 и завершили первый круг (367,4 км) в полночь. Автомобиль работал нормально, но приходилось все время следить за давлением масла в двигателе: во время переворота через крышу углы стальных рычагов подвески пробили в боках картера дыры, через которые выплескивалось масло. На первом круге мы прошли семь дополнительных соревнований. При возвращении в Клатови из двигателя стал доноситься негромкий гул, дававший понять, что двигатель долго не протянет. Мы посоветовались с Чертовым и механиками, что нам делать дальше, и было решено продолжить движение, но осторожно. К этому времени сошел экипаж Карамышев – Циммерман, и было необходимо, чтобы как можно больше советских экипажей добралось до финиша. Я был против такого решения, обосновывая это тем, что если приходится ехать осторожно, то какое же это ралли, но представители АЗЛК не сдавались. Мы успели пройти всего 38,3 км расстояния между КВ, когда гул от двигателя стал настолько сильным, что мы решили сойти с дистанции и не спеша возвращаться обратно в Клатови.

Юрий Козлов и Калью Микфельдт финишировали, но на каком месте – этого Калью сейчас, сорок четыре года спустя, уже не помнит. Десятое ралли «Влтава» выиграли бельгийцы Степелэр и Эртс на «Форде-Эскорт». Из-за участия в ралли «Влтава» нам с Калью не удалось стартовать в республиканском чемпионате.

В начале августа я снова получил вызов в Москву для участия в финском ралли «Тысяча озер», которое являлось также этапом чемпионата Европы. В Центральном автотоклубе в Расторгуево выяснилось, что на этот раз я поеду вместе с литовцем Леонтием Потапчиком. Я знал его мало, но оба мы были в составе команды, ездившей в Финляндию год назад. Я знал, что он опытный раллист, быстрый водитель, но в прошлый раз его результатом в ралли «Тысяча озер» было сороковое место, то есть как водитель он уступал мне. Но Леонтий был назначен водителем, а я – штурманом, и это было правильно, так как в качестве штурмана я был намного лучше него.

После получения инструкций в ДОСААФ было объявлено, что обязанности тренера команды возлагаются на меня. В Финляндию отправлялись также инженер команды Понизовкин и тренер Сочнов, но за тренировки отвечал я, как более опытный. На ралли отправились из Москвы пять экипажей на «Москвичах-412».

В хельсинкской фирме «Конела» мы, как обычно, провели обслуживание автомобилей, отбалансировали карданные валы, поставили новые амортизаторы и сходили в сауну. В Ювяскюля в мастерской «Сисемяян Ауто» мы еще отрегулировали автомобили, впервые получив возможность проверить двигатели также на стенде.

На время тренировок я предоставил членам команды полную свободу для составления легенды и тренировки. Было важно не попасться финской полиции на превышении скорости, так как на время подготовки к ралли на скоростных участках были установлены временные дорожные знаки с ограничением скорости 60 км/ч. К счастью, с полицией никто не встретился. Мы с Леонтием смогли пройти скоростные участки несколько раз и как следует составить легенду.

На этот раз стартовало 98 экипажей. Наш стартовый номер был 61. Длина ралли составляла 1610 км с тридцатью восемью скоростными участками общей протяженностью 274,1 км.

Ралли началось, как всегда, в Ювяскюля скоростными заездами в Хярьюмяэ. Дальше мы шли по извилистым дорогам с трамплинами, тянувшимся среди красивых озер центральной Финляндии. Мы шли быстро, легенда работала хорошо, лишь в одном месте мы оценили правый поворот как более крутой, чем он был на самом деле, и должны были свалиться в кювет с его внутренней стороны. Леонтий все же сумел удержать автомобиль на дороге, и мы продолжили движение.

На финише выяснилось, что мы стали победителями в своем классе, а в общем зачете заняли пятнадцатое место. Это было радостью как для нас, так и для советской команды. Заработать первые очки чемпионата Европы – это было уже что-то! Организаторы наградили нас серебряными кубками, меня серебряным кувшином. В речи на заключительном банкете прозвучали похвалы в адрес хорошего выступления «Москвичей». Фирма «Конела» поблагодарила нас и спросила у нас с Леонтием, что бы мы хотели получить в подарок из автомобильных запчастей. Леонтий попросил карбюратор «Солекс», а я – фары «Хелла» с галогенными лампами. Приехав в Финляндию, я прочитал о них в журнале и решил дерзко попросить их для себя. Мне ответили, что таких фар в Финляндии еще нет, но их закажут в Париже, и через два дня я их получу. Так и вышло, и, вернувшись в Эстонию, я имел самые мощные автомобильные фары в мире, вот только автомобиля, на который их можно было бы установить, у меня еще не было.

В московском ЦК ДОСААФ и в «Автоэкспорте» были довольны нашими результатами. Перед отъездом домой я купил Хелле два флакона модных духов «Может быть», которые в ту же ночь, когда я вернулся в Таллин, выкрали из стоявшего перед домом автомобиля вместе с водительскими перчатками.

Больше я активно не участвовал ни в чемпионатах СССР, ни в чемпионатах Эстонии. Уже во время ралли «Тысяча озер» я знал, что в «Автоэкспорте» решено направить меня в командировку в Африку, в нигерийскую фирму WAATECO, для организации обслуживания и ремонта советских автомобилей. В крупных ралли я участвовал в дальнейшем как функционер, тренер и судья.

Ралли ветеранов

В 1990 году я получил от оргкомитета финского «Ралли ветеранов "Тысяча озер"» приглашение принять в нем участие, причем организаторы брали на себя уплату стартового взноса и обеспечивали проживание. Я позвал с собой в качестве штурмана друга Гуннара Хольма, который также был заслуженным мастером спорта СССР, так что мы образовали «экипаж заслуженных». Для ралли мы одолжили в центральном автотоклубе общества «Калев» «Волгу» (ГАЗ-21) – одну из тех машин, на которых мы выступали когда-то в начале шестидесятых. С подготовкой ее к соревнованиям было много хлопот: двигатель привели в порядок в таксопарке, кузов подлатали в клубе общества «Калев», другие ремонтные работы мы с Гуннаром выполнили сами. Для судейской коллегии мы взяли с собой письмо представителя Горьковского автомобильного завода в Таллине, подтверждающее, что автомобиль изготовлен в 1961 году. Международные спортивные лицензии нам выдал только что учрежденный Эстонский автоспортивный союз.

Из Таллина в Хельсинки мы отправились на пароме – впервые мне не пришлось отправляться на ралли «Тысяча озер» через Москву.

За Хельсинки начал подтекать радиатор «Волги», и для устранения течи мы купили в придорожном магазине горчичного порошка. Перед Ювяскюля порвался ремень вентилятора; к счастью, у нас был с собой запасной. Затем мы почувствовали, что автомобиль стал каким-то вялым. Мы по очереди сняли все колеса и обнаружили, что тормозные колодки правого заднего колеса прижаты к барабану, и колесо не могло свободно вращаться. С большим трудом мы оторвали колодки от барабана, так что рабочий цилиндр тормоза мог свободно работать. На этот ремонт мы потратили все свое свободное время перед предоставлением автомобиля технической комиссии, которая все-таки признала машину годной к соревнованиям.

При прохождении мандатной комиссии выяснилось, что мы будем выступать во втором классе группы А (стандартные автомобили), в котором стартовало тринадцать экипажей. Всего на старт прибыло сорок девять автомобилей. Наш стартовый номер был 25. От Эстонии выступали еще Хейки Оху и Тоомас Диенер, также на ГАЗ-21, но они стартовали в четвертом классе группы Б (специально подготовленные автомобили).

Трасса ралли проходила по дорогам в окрестностях Ювяскюля и имела общую длину свыше 400 км. Скоростных участков было восемь, некоторые из них совпадали со знакомыми мне скоростными участками «настоящего» спортивного ралли. На дистанции мы все время доливали в радиатор воду – по меньшей мере сто литров, – так как он все-таки продолжал подтекать. Для этого у нас имелась двадцатилитровая канистра, которую мы наполняли при каждой возможности. Мы закончили ралли на седьмом месте в своем классе, а в общем зачете были тридцать третьими. Ралли выиграли Тимо Мякинен и Пекка Кескитало на «Мини-Купер S» – тот самый, который я смог попробовать на ходу в 1965 году после финиша ралли «Тысяча озер». В нашем втором классе лучшими были англичане Джейн Уигнолл – Пок Уигнолл на «Санбиме-Тайгер», второе место заняли Ойва Салила и Аарне Салминен на «Порше-Спидстер». За нами остались «Ягуар», несколько «Вольво» и другие.

Хейки Оху и Тоомас Диенер получили на трассе две штрафные минуты и заняли в общем зачете сорок пятое место.

В 1999 году меня снова пригласили на ралли. К сожалению, к тому времени Гуннар Хольм уже оставил этот мир, и я решил скромно взять с собой в качестве штурмана жену Хелле. Мы выступали на собственном «Москвиче-412» ижевского производства. У Хелле было мало опыта работы с картой, и всю дорогу до Ювяскюля я учил ее. Она отлично справилась с ролью штурмана – лишь однажды мне пришлось помогать ей с чтением карты.

На технической комиссии, которая на этот раз располагалась на какой-то спортивной площадке, мне пришлось покраснеть за свой «Москвич». Автомобили конкурентов блестели и сверкали чистотой, подкапотное пространство было выкрашено, а двигатели хромированы или никелированы. Под капотом нашего «Москвича» по нашим понятиям тоже было чисто, но кое-где была ржавчина, и по сравнению с другими автомобилями он смотрелся довольно жалко.

Трасса ралли в целом была та же самая, скоростных участков столько же, сколько и в 1990 году. В нашем классе выступали «Вольво-PV544», родстер «Ягуар-Е», «Порше-Спидстер» и другие автомобили. Наш номер был 111. На финише мы были в своем классе на тринадцатом месте из восемнадцати участников.

Это были последние международные соревнования, в которых я принял участие. Позже я еще участвовал в небольших ралли, так называемых народных, вместе с дочерью Ану в роли штурмана. Я жаждал быть среди в гуще соревнований, выслушивать радости и горести спортсменов, вдыхать запах бензина. Иногда я выступал на «Москвиче» в соревнованиях на кубок своего имени. Для меня был важнее сам факт участия, чем занятое место. В своем последнем ралли я участвовал, когда мне было уже семьдесят девять лет.

Организационная деятельность в автоспорте

Начиная с 1957 года в Эстонии проводилось все больше и больше соревнований по автомобильному спорту – по фигурному вождению, на экономичность движения, а также ралли. На предприятиях создавались автоспортивные секции, которые, в свою очередь, проводили соревнования. Местные исполнительные комитеты также покровительствовали автомобильному спорту. Первое автомобильное ралли в Эстонии провели в 1958 году ЛКСМЭ и ДОСААФ, за ним летом того же года последовало первенство Таллина по ралли.

Осенью 1959 года после моих активных и успешных выступлений председатель правления АМК ДСО «Калев» Йоханнес Кангро предложил мне также заняться организационной работой в республиканском автоспорте. К тому времени уже было понятно, что в руководстве техническими видами спорта предстоят перемены. До 1960 года авто- и мотоспортом занимался Комитет физкультуры и спорта Эстонской ССР, а в том году управление ими передали ДОСААФ. При республиканском комитете ДОСААФ была создана Федерация автомобильного и мотоциклетного спорта Эстонской ССР, председателем которой избрали Карла Дубаса. Автомобильный комитет новой федерации возглавил Йоханнес Кангро, пригласивший принять участие в работе комитета нескольких активных спортсменов и спортивных деятелей. Это были, например, Александр Тыкке, Ильзе Лауба (секретарь), Гуннар Хольм, Вяйно Паазик, Арно Йоала, а также я. Была создана комиссия по ралли, которую возглавил Александр Тыкке. Особо активным членом комиссии он, впрочем, не был, и вскоре председателем вместо Тыкке пришлось стать мне.

Комиссия собиралась по мере необходимости, в основном перед большими соревнованиями, чтобы определить состав республиканской команды. Однако на заседаниях комиссии обсуждались и другие вопросы, связанные с ралли, – такие, как календарные планы и правила соревнований, вопросы организации и оформления документов, протесты, технические требования к автомобилям и другие. В то время оформление документов для соревнований было работой, требовавшей большого и особого внимания, так как возможности для их печати и размножения были весьма ограничены. Вдобавок не хватало бумаги, а та, что удавалось достать, была низкого качества. Стартовые номера, прикрепляемые на передок и боковины автомобиля, изготавливали сами спортсмены по размерам, выдаваемым организаторами соревнований: на передок – из фанеры, а в окна задних дверей – из бумаги и т. п.

Большую трудность представляло получение автомобилей для соревнований и их распределение между спортсменами, остававшееся внутренним делом клубов. Руководство АМК ДСО «Калев» во главе с председателем Рихардом Лауром учитывало при этом мнение спортсменов, но случались и разногласия.

В 1961 году состоялись первые в Советском Союзе международные кольцевые автомобильные гонки, прошедшие в Ленинграде, на внешнем кольце стадиона имени Кирова⁵⁵. Для участия в них прибыли финские гонщики, которые выиграли во всех классах автомобилей с большим преимуществом. Я присутствовал там вместе с эстонскими гонщиками и участвовал в работе тренерского штаба соревнований.

В комиссии по ралли я занимался переводом с русского языка регламентов и правил соревнований, технических требований к автомобилям и других необходимых документов. В 1962 году из Москвы, из Федерации автомобильного спорта СССР, поступили вновь принятые основные условия проведения ралли. В них более конкретно формулировались некоторые правила, действовавшие до того момента, но по современным понятиям они были абсурдными. Вот несколько примеров. Длину маршрута и отдельных этапов следовало измерять по официальным километровым столбам, а там, где их не было, – по показаниям спидометра автомобиля. Если расстояние между столбами отличалось от номинальной длины отрезка более чем на десять метров, маршрут надо было отмечать через равные интервалы. С точки зрения участника – абсурд: откуда ему знать, когда надо отмечать пройденное расстояние по столбам, а когда – по показаниям спидометра? В основном в ралли использовался второй способ.

Для контроля времени на дистанции имелись пункты контроля времени (КВ), скрытые пункты контроля времени (СКВ) и полностью скрытые пункты контроля времени (ПСКВ), а также контрольные

⁵⁵ Эта трасса была известна как Невское кольцо.

пункты прохождения дистанции (КП). На ПСКВ контролировалось прохождение участниками этого пункта в заданный момент времени без их остановки и внесения отметки в маршрутную карту. Это держало участников в постоянном напряжении. Сейчас используются только КВ и КП. Перед стартом в автомобиле помечались корпус и крышка прерывателя-распределителя, аккумуляторная батарея, генератор, поплавковая камера карбюратора, колесные диски с шинами (включая запасное колесо) и покрышка запасного колеса. Зачем? Но это все показывало низкую надежность агрегатов автомобиля. Если в число дополнительных соревнований входили заезды на скорость, то каждый участник ралли должен был иметь жесткий или танковый шлем – таковы были требования безопасности. Шлемы в то время делались из картона, о ремнях безопасности еще не знали, не говоря уже о каркасах безопасности. Таковы были некоторые примеры из ста семи пунктов, содержащихся в основных условиях проведения ралли.

В составлении писем на русском языке в Москву и другие города мне помогал мой друг Рейнальд Труммар, грамотно владевший письменным языком и проверявший составленные мною письма. Я писал также маленькие заметки в газету «Советский спорт». К примеру, меня здорово разозлила статья представителя московского «Спартака» А. Карелина, опубликованная в номере «Советского спорта» от 5 апреля 1963 г. и называвшаяся «Печальный финиш», в которой он обвинял в неудачном выступлении команды своего спортивного общества организаторов и судей. Я написал на нее возражение как участник и как капитан эстонской команды.

Я часто посещал А. Ибруса, отвечавшего за автомобильный спорт в спортивном отделе республиканского комитета ДОСААФ. Совместная работа была удачной, и через него наладились нормальные отношения с Центральным автотоклубом ДОСААФ.

Комиссия по ралли занималась также подведением итогов года, как было принято в то советское время, – сколько проведено в республике соревнований по автомобильному ралли и сколько спортсменов в них участвовало. Например, в 1961 году в соревнованиях участвовало 202 раллиста, в 1962 – 348, в 1963 – 415, а в 1964 году их число перевалило за пятьсот. Уже при подведении итогов 1961 года мы смогли составить список лучших раллистов республики, который показывал, что в поле зрения комиссии по ралли находились все соревнования, в которых участвовали спортсмены. Список 1963 года мы составили для пятидесяти лучших спортсменов в каждом классе автомобилей, причем в классе грузовиков в ралли участвовало 275 спортсменов.

Комиссия по ралли давала и оценку сезона на основании результатов соревнований. Например, 1963 год получился хорошим, а год 1964 пришлось счесть для эстонских автоспортсменов «черным» – годом неудач.

По традиции мы устраивали вечер в честь окончания спортивного года где-нибудь в клубе или ресторане. В памяти сохранился вечер в 1963 году в ресторане «Старый Тоомас» на Ратушной площади, когда зал и даже соседнее помещение были полны спортсменов. После окончания официальной части вечера пел председатель комиссии по кольцевым гонкам Арно Йоала, который обучался пению в консерватории, но работал на Таллинском авторемонтном заводе токарем-шлифовщиком. Его красивый голос и несколько песен придали вечеру оживление. Но «гвоздем» вечера стала песня, сочиненная автоспортивным журналистом, мастером спорта Калью Нурме, которую пели все вместе несколько раз.

В своем отчете о работе комитета по автоспорту Федерации моторного спорта Эстонской ССР в 1963-1964 гг. председатель Йоханнес Кангро отметил, что наибольшую активность и чувство долга проявили члены комитета У. Аава, И. Лауба, А. Тыкке и Э. Паймре. Эта фраза здесь может показаться самовосхвалением, но она показывает, что я был в те годы всерьез связан с деятельностью комиссии по ралли.

Я стал исполнять и судейские обязанности. В 1964 году я получил звание судьи республиканской категории по авто- и мотоспорту (удостоверение № 65 от 15.06.1964 г.). Третью категорию я получил еще 15.10.1952 г. (удостоверение № 1909), а первую категорию – 25.11.1957 г. (удостоверение № 85-63). В 1952-1958 годах я весьма активно работал судьей. Два года подряд я был главным стартером чемпионатов СССР по кольцевым мотогонкам, а позже – главным судьей нескольких соревнований по автоспорту.

В 1964 году Федерация автомобильного спорта СССР ввела в действие первые технические требования к автомобилям для спорта, менявшие, помимо прочего, и описанную выше ненужную маркировку автомобилей. Было введено требование о том, что в серийных автомобилях должны быть огнетушители, а в легковых автомобилях – привязные ремни (ремни безопасности) для всех членов экипажа. Из-за этого требования в автомобили стали устанавливать двухточечные ремни безопасности от самолетных кресел, так как в продаже в магазинах их не было. Ремни крепились к боковинам автомобиля при помощи болтов и шайб и в случае аварии не предотвратили бы получение спортсменом травм.

Осенью 1963 года автоспортивный отдел Центрального автотоклуба впервые запросил список эстонских раллистов, которых ЦК ДОСААФ ЭССР и Федерация автотоспорта ЭССР желают включить в сборную команду Советского Союза для участия в международных соревнованиях в 1964 году. Мы посоветовались и выдвинули кандидатуры девяти спортсменов, пятеро из которых действительно отправились на ралли «Тысяча озер» в Финляндию.

После финского ралли, где участникам вручались красивые значки, мне пришла в голову мысль о том, что и у чемпионата Эстонии может быть свой значок. Я поделился ею с членами комиссии по ралли, и все они ее поддержали. Я отправился в спортивный отдел ЦК ДОСААФ и рассказал о своем замысле Ибрусу, а также набросал эскизы. Весной 1965 года Ибрус позвонил мне с просьбой приехать за значками. Я был приятно удивлен, так как рассчитывал получить от него лишь согласие на заказ значков. Значок, правда, оказался не совсем таким, каким я его нарисовал: меньшего диаметра – на эскизе было 30 мм, в действительности оказалось 23 мм, – и середина не была покрыта эмалью, как я задумывал. Но все же это действительно был «свой значок».

В 1965 году в республике состоялось в общей сложности одиннадцать ралли, в том числе несколько новых: «Тартуское зимнее ралли», ралли «Выру», ралли «Кейла». В РСФСР прошли международные ралли «Невские огни» и «Русская зима», в которых приняло участие много эстонских раллистов. Дополнительные соревнования добавили работы комиссии по ралли – надо было определить согласно правилам, кому разрешалось участвовать в международных соревнованиях, как распределить по группам проводимые соревнования и т. п. Всего в 1965 году эстонские раллисты приняли участие в двадцати двух ралли. В докладе, подводившем итоги года, я отметил, что ралли становится все более массовым видом спорта и можно сказать, что в этом отношении мы обогнали Америку, с которой тогда было принято сравнивать все. Эстония стала первой в зачете союзных республик, и в этом была и заслуга комиссии по ралли.

Весной того же года председатель Центрального совета общества «Калев» Йоханнес (Юхан) Ниттим поставил передо мной задачу стать председателем созданной в обществе бригады, контролирующей работу РАМК ДСО «Калев» по руководству работой в области авто- и мотоспорта в спортивном обществе. Я распределил обязанности между членами бригады, получил от них ответы и представил их в Центральный совет. На основе этих ответов я составил доклад президиуму Центрального совета общества «Калев». Разумеется, по отношению к руководству клуба доклад содержал позитивный отзыв.

Сделал я и доклад на конференции РАМК ДСО «Калев», где помимо перечисления спортивных достижений критиковал руководство клуба, которое все еще считало автоспорт второстепенным занятием по сравнению с мотоспортом.

В 1966 году была образована Федерация автомобильного спорта Эстонской ССР, председателем президиума которой избрали Йоханнеса Кангро. Меня избрали членом президиума, а по совместительству председателем комитета по ралли. На собрании Федерации я представил обзорный доклад о ралли в Эстонии. Первое собрание комитета по ралли ФАС ЭССР состоялось 30 декабря 1966 г. Оно было внеочередным, так как требовалось сделать предложения в ФАС СССР по поводу требований к соревнованиям первой группы. Присутствовали Гуннар Хольм, Прийдик Нордберг, Тоомас Бернштейн, Ильзе Лауба и я. Вторым вопросом повестки дня было полное комплектование комитета по ралли. Было решено пригласить в состав комитета еще Юхана Сейна, Велло Мязотса, Вальдо Мяги и Тармо Наруска. Всего в повестке дня было восемь пунктов.

В ноябре стало известно, что я избран членом комитета по ралли Федерации автомобильного спорта СССР, председателем которого был Роман Чертов с АЗЛК⁵⁶. В связи с этим 14 декабря я принял участие в первом рабочем совещании президиума ФАС в Москве и в рабочем совещании комитета по ралли. Во время последнего выяснилось, что я избран также тренером сборной СССР по ралли наряду с Александром Карамышевым из Латвии и Эдуардом Баженовым с Украины – также членами комитета, насчитывавшего в общей сложности двенадцать человек. Комитет собирался раз в месяц или по необходимости, но из-за занятости на работе я не мог принимать участие во всех заседаниях.

Заседания президиума ФАС ЭССР и комитета по ралли обыкновенно проходили ежемесячно. Часть протоколов заседаний комитета по ралли сохранилась. На повестке дня стояли те же самые вопросы, что и раньше в комиссии по ралли: обсуждалось комплектование команды республики, выдвигались кандидатуры в члены сборной СССР, утверждались правила проведения соревнований, разбирались протесты, поданные во время соревнований, составлялись для утверждения ФАС представления о присвоении звания мастера спорта и т. п.

На заседании комитета по ралли 30 марта 1967 г. мы занимались распределением автомобилей «Волга» ГАЗ-21. ЦК ДОСААФ выделил для спортивных целей двадцать машин и запросил у комитета по ралли предложения относительно их распределения среди наиболее активных клубов и предприятий. Это распределение представляло для нас большую проблему, так как желающих получить автомобили было значительно больше, чем автомобилей, но зато запрос от ЦК ДОСААФ по поводу распределения поднял авторитет комитета по ралли.

Для успешного выступления в финальных соревнованиях IV Спартакиады народов СССР в 1967 году мы составили для членов команды индивидуальные планы тренировок.

В том же году Йоханнес Кангро сообщил мне о своей договоренности с Карлом Сийтаном о том, что тот выставит свой кубок, выигранный в 1937 году в ралли «Монте-Карло», в качестве переходящего приза, и попросил меня написать статут кубка. Я встретился с Карлом Сийтаном в управлении пассажирских перевозок по адресу Пярнуское шоссе, 24, и он передал мне кубок. Я заказал для него деревянную подставку, на которую будут наноситься имена спортсменов, выигравших этот кубок, подготовил статут, согласовал его на заседании комитета, утвердил у Йоханнеса Кангро, и в 1968 году кубок за результаты, показанные в международных соревнованиях, первыми получили Ханс Рюютель и Гуннар Хольм.

18 января 1969 г. состоялась конференция ФАС ЭССР, в решении которой было отмечено, что в деле дальнейшего развития ралли достигнуты некоторые успехи. Председателем президиума снова избрали Йоханнеса Кангро, а меня – членом президиума. На этой же конференции я попросил освободить меня от обязанностей председателя комитета по ралли.

В 1973 году, когда я вернулся из четырехлетней командировки в Нигерию, Вальдо Мяги предложил мне вновь стать председателем комитета по ралли Федерации автоспорта. Председателем президиума ФАС тогда был профсоюзный деятель Юри Юрнасте. На очередном заседании президиума меня снова утвердили в качестве председателя комитета.

В том же году Вирве Кийса, председатель общества «Аутом» Таллинского горсовета, предложила мне стать членом общества. Вирве была симпатичной женщиной, энергичным организатором, которую окружали деятельные и доброжелательные люди. О деятельности общества «Аутом» в 1973-1992 годах я коротко пишу далее.

Вдобавок к участию в работе комитета по ралли ФАС ЭССР меня в 1976 году избрали членом президиума Федерации автоспорта СССР. Председателем президиума тогда был ректор Московского автодорожного института (МАДИ) Леонид Афанасьев. Я помню заседание президиума, на повестке дня которого стоял вопрос о лишении заслуженного тренера СССР Карла Сочнова и заслуженного мастера спорта СССР Леонтия Потапчика звания «заслуженных» за передачу одного автомобиля ВАЗ итальянским спортсменам для переделки его в современный раллийный автомобиль. Это было сочтено позорным и унижающим советский автоспорт деянием. Присутствующие (кроме нас с Карамышевым) проголосовали за лишение званий. Мы оба выступили в защиту, но нас не поддержали. На деле же

⁵⁶ До 1968 года – МЗМА.

автомобиль, переделанный итальянцами, фактически дал потом большой толчок развитию техники для автоспорта в Советском Союзе.

В ноябре 1979 года по предложению «Автоэкспорта» меня направили на работу в Венгрию, из-за чего мне пришлось прекратить свою деятельность в качестве как председателя комитета по ралли, так и члена президиума ФАС ЭССР. Председательские обязанности я передал успешному спортсмену и автомобильному инженеру Ивару Пееду. После возвращения из Венгрии весной 1983 года председатель президиума ФАС ЭССР Юло Ярв пригласил меня заняться организацией первого международного ралли в Эстонии «Балтика-84» – первого этапа Кубка дружбы социалистических стран. Председателем оргкомитета был заместитель председателя Совета Министров Эстонской ССР Арнольд Грен. Я был ответственным секретарем оргкомитета, в чьи обязанности входило проведение заседаний и ведение протоколов. Заседания проходили в здании Совета Министров на холме Тоомпеа.

Открытие ралли проходило в таллинском Дворце культуры и спорта, где были выстроены все участвовавшие автомобили. Участвовали спортсмены семи социалистических стран. Ралли прошло удачно, и было решено сделать его традиционным. В индивидуальном зачете ралли выиграли Валло Соотс и Тоомас Путмакер. Вторым пришел экипаж Велло Ёунпуу – Аарне Тимуск, находившийся под моим руководством. В национальном зачете победила первая команда СССР.

В 1985 году первым этапом Кубка дружбы социалистических стран было ралли «Союз-85». На этот раз участвовали спортсмены шести социалистических стран. Председателем оргкомитета был первый заместитель министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог ЭССР Освальд Каэрлепп. Я вновь выполнял обязанности члена оргкомитета. Для комитета по ралли тот год был очень напряженным, так как эстонские раллисты приняли участие в двадцати двух соревнованиях. Чемпионат ЭССР проходил в три этапа. Комитет проводил для спортсменов семинары по правилам проведения соревнований и изучению технических требований к автомобилям. Сезон завершился торжественным вечером, на котором я сделал отчетный доклад по итогам года.

Ралли «Союз-86», состоявшееся в следующем году, также было первым этапом Кубка дружбы социалистических стран и привлекло особое внимание республиканского руководства. Председателем оргкомитета стал заместитель председателя Совета Министров Пеетер Палу. Заседания оргкомитета вновь проходили в замке Тоомпеа. Я снова исполнял организаторские обязанности. Благодаря хорошей работе судей ралли прошло без сбоев и получило хорошую оценку от международного наблюдателя.

В том же году я был членом жюри международного ралли «Лада-86», где наблюдателем от FIA был швед Ларс Эдвалл. На протяжении четырех дней и двух ночей я был его сопровождающим. Перед отъездом мы проговорили в его номере еще полтора часа. Я написал статью о его мнении относительно проведения ралли, но ее не опубликовали; черновик сохранился.

В 1986 году заместителем председателя ДОСААФ Ээду Палласа стал молодой, активный, деловой и симпатичный спортсмен-раллист Индрек Илометс. Мне приходилось решать с ним различные проблемы из области спорта, но мы всегда находили общий язык.

К 1987 году сложилась ситуация, когда в классе до 1600 см³ экипажи, выступавшие на «Москвичах», больше не могли сравниться с теми, кто шел на более мощных «Жигулях». Чтобы сохранить интерес, я принял решение выделить для спортсменов на «Москвичах» особые переходящие призы. Я раздобыл два серебряных кубка, на которых выгравировали: «Переходящий приз лучшему спортсмену, выступающему на "Москвиче"» – и написал статут. Комитет по ралли согласовал мое предложение (протокол № 12 от 05.03.1987 г.), и первыми соревнованиями, когда эти награды были вручены лучшему экипажу на «Москвиче», стало «Вастларалли-87». К сожалению, неизвестно, кто стал последним обладателем переходящего приза для «Москвичей» и у кого он сейчас находится.

В 1987-1988 годах я был председателем жюри международных ралли «Союз-87» и «Лада-88», а в ралли «Союз-88» – комиссаром. Активным организатором и директором этих соревнований был член комитета по ралли Тоомас Ристлаан. В 1987 году за активную деятельность мне присудили почетное звание заслуженного деятеля спорта ЭССР.

Тридцатилетие ралли в Эстонии (1957-1987) мы отметили в ресторане «Пирита», где я сделал обзорный доклад о чемпионатах СССР, в которых было выиграно двадцать четыре золотых, тридцать

шесть серебряных и двадцать семь бронзовых медалей. Наиболее успешным стал 1976 год: одна золотая, две серебряные и три бронзовые медали. За тридцать лет Эстонская ССР в зачете республик семь раз была первой, двенадцать раз второй и один раз третьей. В этих достижениях была заслуга и комиссии и комитета по ралли.

На состоявшейся в 1989 году ежегодной конференции Федерации автоспорта ЭССР меня уже не избрали в состав комитета по ралли. В общей сложности я возглавлял комиссию и комитет по ралли восемнадцать лет. В своих публикациях и анкетах я всегда указываю семнадцать лет, так как при подсчете месяцев, недель и дней может получиться ошибка при их сложении.

Я руководил и помогал советами многим эстонским автоспортсменам, среди которых Урмас Каск, Виктор Орешкин, Хейки Оху, Тоомас Диенер, Велло Грюнберг, Аарне Тимуск, Ааво Пиккуус, Велло Ёунпуу, Тоомас Олбрей, Антс Кулгеве, Йоэль Таммека, Вахур Ваармаа, Урмас Кюнстлер, Мати Реммак, Тыну Тее, Маргус Реммак, Урмас Роозимаа, Индрек Лассерон, Айн Пильт, Велло Мязотс, Юхан Сейн и другие.

В связи с многолетней деятельностью на посту заместителя председателя Федерации автоспорта и председателя комитета по ралли руководство Эстонского автоспортивного союза (EAL) присвоило мне в 1990 году звание почетного члена руководства EAL, которое в марте 2013 года решением общего собрания EAL было изменено на звание почетного члена EAL.

В 1991 году на базе АМК ДСО «Калев» был образован клуб моторного спорта и туризма «Калев», председателем которого стал Мартин Кыйв, а директором – Майт Луха. Я был избран членом руководства и председателем автомобильного комитета. В комитете вначале было семь членов: кроме меня еще Пиа Юргенс, Индрек Ванаселья, Эдо Райде, Тойво Вийделепп, Хейти Аарсалу, Яан Пылдсепп. Мы собирались раз в месяц и решали насущные вопросы вроде организации ралли и Большого приза «Калева». Уже в то время было трудно определить, кого считать членом общества «Калев», так как спортсмены выступали с лицензиями EAL от имени своих клубов. Центральный автотоклуб «Калев» не имел слова при отправке спортсменов на соревнования, к тому же для этого не было средств. Правда, возможность проводить соревнования имелась – на это шли средства от рекламы и туризма. К 1993 году число членов комитета увеличилось до тринадцати. Новыми членами стали Юри Суурсоо, Юри Кууск, Велло Кала, Прийт Палло, Тоомас Диенер и Вальтер Хянникайнен.

С 1989 года я не был непосредственно связан с деятельностью Эстонского автоспортивного союза, но время от времени участвовал в заседаниях руководства. В 2001 году мне доверили организацию и ведение юбилейной конференции в честь восьмидесятилетия авто- и мотоспорта в Эстонии. Также я стал принимать участие в деятельности объединения ветеранов спортивного общества «Калев».

Начиная с апреля 2005 года, когда в парламенте был принят закон о спорте в Эстонской Республике и я смог с ним ознакомиться, увидев, как он несправедлив по отношению к техническим видам спорта, я начал искать возможность исправить эту несправедливость. Я выступил на конференции общества «Калев» в апреле 2005 года, и руководство спортивного общества обещало, что юристы сразу же займутся изменением положения вещей. Но это обещание осталось невыполненным. Я написал президенту Арнольду Рюютелю, чтобы он не объявлял закон до обсуждения его со спортивным сообществом, но получил ответ, что президент уже провозгласил этот закон.

Я пользовался любой возможностью выступить на эту тему, в том числе и на нескольких собраниях руководства спортивного общества «Калев», где нашел поддержку у Анто Раукаса, Пеетера Крейцберга и других, но успеха не добился. Писатель Михкель Мутт в ноябре 2005 года опубликовал в газете «Спортивная звезда» очерк «Закон о спорте – половина пустой скорлупы», в котором критиковал этот закон, называя его законом о социальном обеспечении победителей Олимпийских игр. Я ходил беседовать с депутатами парламента Юри Таммом, Хейки Нестором, Паулем-Эриком Руммо, Иваром Падаром и Эне Эргмой, но поддержку нашел только у последнего. Остальные согласно кивали головами, но вносить изменения в закон о спорте не считали нужным.

Годовое собрание спортивного общества «Калев» было посвящено автомобильному и мотоциклетному спорту. Я составил список приглашенных на собрание, и пришло больше сотни авто- и мотогонщиков – членов общества. При таком скоплении народа годовые собрания спортивного

общества еще никогда раньше не проводились. Мой доклад был на тему «История автоспорта в обществе "Калев"».

Осенью того же года, 5 октября, исполнилось пятьдесят лет со дня первого старта гоночного автомобиля «Эстония-1» в Ленинграде на трассе стадиона имени Кирова. В честь этого знаменательного для мы с группой бывших конструкторов и строителей автомобилей «Эстония», среди которых были Меелис Теллискиви, Юхан Сейн, Рейн Сийм, Калле Кеель и Тармо Рийзенберг, организовали конференцию, на которой я представил доклад «Гоночные автомобили "Эстония". 1957-1969 гг.». К этому дню я написал небольшую книжку об Антсе Сейлере под названием «Человек, опередивший время»⁵⁷, презентация которой прошла на вечере после конференции. На конференции Рейн Сийм предложил учредить фонд имени Антса Сейлера для поддержки студентов автомобильных специальностей и молодых инженеров, добившихся заметных успехов в эстонском автоспорте или создании техники для автоспорта.

Фонд был зарегистрирован 15 января 2009 г. как низовой фонд Эстонского фонда народной культуры, а председателем правления избрали меня. До нынешнего дня стипендия фонда выплачивается четырем студентам автомобильных специальностей.

С 1992 года я являюсь членом Общества эстонской спортивной истории (ESAS), а также пишу для «Вестника ESAS». С 2009 года я являюсь почетным членом ESAS.

Также я участвовал в составлении двух изданий «Эстонского словаря спортивных биографий» в 2001 и 2012 годах.

⁵⁷ Aava U. Ants Seiler – mees, kes kihutas ajast ette / U. Aava – Tallinn: Eesti spordiselts Kalev, Eesti Autosporidi Liit, 2008. – 48 c.