СПОРТ•СПОРТ•СПОРТ

Кубок Европы у советских спортсменов

МОЛОДЦЫ, МОТОБОЛИСТЫ!

Сборная команда СССР — десятикратный победитель Кубка Европы по мотоболу (слева направо): в первом ряду — А. Резников, Н. Белявцев, Ю. Алексинский; во втором ряду — В. Кузыченко, А. Белоусов, В. Крутилов, водитель В. Поболков, В. Кравцов, А. Данилин, старший тренер В. Мосин, тренер-механик В. Нифантьев, Н. Анищенко (капитан команды), С. Часовских.

Эпизод из товарищеского матча во французском городе Валреас; с мячом Анатолий Белоусов.

Фото автора

Вот и настал юбилей у советского мотобола. Вдали от Родины, в небольшом западногерманском городе Куппенхайме прозвучал наш Государственный гимн в честь десятой победы сборной команды Советского Союза в Кубке Европы по мотоболу. Тысячи зрителей аплодисментами отдали дань высокому мастерству, воле и выдержке ребят в алых футболках.

Их победа была безоговорочной и справедливой. Уже в первом матче советские мотоболисты буквально разгромили команду Голландии, произведя на всех огромное впечатление своими искрометными, остроумными атаками. Затем настал черед хозяев турнира. Сборная ФРГ в игре с нашими спортсменами сопротивлялась лишь первый период и в итоге покинула поле побежденной.

Независимо от результата третьего предварительного матча с одним из фаворитов розыгрыша Кубка — командой Франции советские мотоболисты вышли в финал. И они позволили себе играть сдержанно, проверили силы молодых спортсменов, недавно призванных под знамена сборной.

И вот в финале вновь, как и в прошлые годы, соперником нашим была команда Франции. И на этот раз опытные игроки родины мотобола не нашли веских аргументов против дружных, скоростных действий советских спортсменов. В итоге — десятая, юбилейная победа нашей славной мотобольной дружины!

Доброго слова заслуживают работники завода имени Дегтярева — они готовили к кубковым баталиям мотоциклы и внесли свою лепту в этот большой успех.

По традиции после окончания розыгрыша Кубка Европы сборная СССР провела за рубежом товарищеские матчи — два в ФРГ и семь во Франции. И во всех одержала верх, забив в общей сложности 48 мячей и пропустив лишь 15.

Столь внушительный перевес может навести на мысль, что нашими соперниками были второразрядные клубы. Это не так. В большинстве своем нам противостояли либо национальные сборные Франции в различных сочетаниях, либо национальные чемпионы, призеры и обладатели кубков, укрепленные сильнейшими спортсменами из других команд. Не следует забывать также, что все они очень тщательно и специально готовились к матчам со сборной СССР. Мы же прибывали на игру порой за несколько часов до начала, проделав путь в несколько сот километров и не отдохнув от предыдущего матча. Даже наши соперники признавали, что советская команда давно не играла так сильно и интересно.

Представим же тех, кто был юбилейную победу. По справедливости нужно начать с игроков самого именитого нашего мотобольного клуба — элистинского «Автомобилиста», который все эти десять лет составляет костяк сборной команды СССР и которому принадлежит наибольший вклад в ее достижения на международной арене.

Почти бессменно стражем ворот был эти годы **Николай Белявцев**. Лишь в прошлом сезоне он не смог выступить в розыгрыше Кубка Европы, так как защищал диплом в Ставропольском политехническом институте. Для вратаря Николай невысок, но отменная реакция и прыгучесть с лихвой компенсируют недостаток роста. У него отличная техника: даже самые сильные мячи он берет, как правило, намертво. Наши соперники считают Белявцева лучшим вратарем из тех, кого знают. Николай неутомимый труженик. Даже в месячном зарубежном турне, с бесконечными утомительными переездами, с ежедневными матчами, его не увидишь сидящим без дела.

В сборной СССР нет деления на защитников и форвардов. Универсализм спортсменов — один из главных козырей нашей команды. И все же **Андрей Резников** предпочитает играть от обороны. Обычное его место — правый угол штрафной площади. В отборе мяча ему нет равных. Высокий, сильный, он не боится даже самой жесткой игры. У него великолепное тактическое чутье. Развитие событий в каждом эпизоде Андрей рассчитывает на несколько ходов вперед. Это и позволяет ему покидать свой обычный пост и неожиданно подключаться в атаку. Не случайно он один из самых результативных игроков в команде.

В финальном матче против сборной Франции Андрей забил красивый гол, обыграв в штрафной площади подряд трех соперников. Он имеет высшее образование, по профессии химик-биолог.

Сами спортсмены считают совестью команды **Василия Кравцова**. Авторитет этого тихого, скромного парня в команде непререкаем. Он первый в самые трудные минуты матча способен трезво оценить обстановку и дать товарищам верный совет. Техничный в обращении с мячом, виртуозный в езде на мотоцикле, Василий своей игрой производит большое впечатление. Нейтрализовать его соперники, как правило, не способны, поэтому чаще всего против него применяют силовые приемы и в каждом матче ему достается.

Вот уже семь лет капитанскую повязку в своем «Автомобилисте» и в сборной команде носит **Николай Анищенко** — самый опытный среди наших спортсменов. На его счету уже восемь побед в Кубке Европы. Капитан он настоящий: своей одержимостью в каждой игре, исключительно высоким мастерством Николай зажигает товарищей, ведет их за собой. Не случайно он забивает самые важные голы. В технике езды ему, пожалуй, нет равных. Анищенко не только капитан, он еще играющий тренер.

Не будет преувеличением сказать, что **Валерий Кузыченко** — выдающийся мастер современного мотобола. Одно его появление на поле лишает соперников уверенности. Можно привести немало примеров, когда Валерий практически в одиночку решал исход матча. В его мастерстве нет изъянов: обладая исключительно сильным и точным ударом с обеих ног, бесстрашием в борьбе и каким-то шестым чувством в выборе самой выгодной позиции, Кузыченко не уходит с поля без гола. Не перестаешь удивляться его мужеству. В прошлом году в финальном матче Кубка Европы, который проходил в Голландии, Валерий вышел на поле с ногой в гипсе (весь резерв был уже исчерпан) и точно пробил 11-метровый штрафной.

До сих пор речь шла о спортсменах элистинского «Автомобилиста». Ныне в сборной были представлены мотоболисты еще трех наших клубов. **Юрий Алексинский** давно выступает за полтавский «Вымпел» и почти постоянно входил в главную команду страны со времени ее создания. Для него в мотоболе нет секретов. Надежный, все умеющий делать мастер. Три года в сборной играет **Анатолий Белоусов** из вознесенского «Восхода». Особенно успешно провел матчи прошлогоднего розыгрыша Кубка Европы. Ныне был не столь заметен, хотя, безусловно, внес большой вклад в юбилейную победу.

Впервые в сборной команде СССР в этом году было два вратаря. Напарник Белявцева **Алексей Данилин** — из подмосковного «Металлурга», чемпиона страны 1979 года. Высокий, атлетически сложенный, Алексей удачно выбирает место, играет просто и надежно. По профессии он инженер-программист. Его одноклубник **Сергей Часовских** — один из самых результативных форвардов наших чемпионатов трех последних лет. В штрафной соперников чувствует себя как рыба в воде. На небольшом пятачке способен финтами запутать оборону и хладнокровно послать мяч в ворота. Его появление в сборной придало игре наших мотоболистов новые краски. **Владимир Крутилов** («Металлург») дебютировал в Кубке Европы и, думается, пришелся ко двору. Во всяком случае, желания у него не отнимешь, а техникой он обладает в достаточной мере, чтобы играть с асами мотобола.

Вот все, кто выходил на матчи в форме сборной команды СССР, кто добыл очередную победу нашему мотоболу. Десять скромных ребят, десять воспитанников оборонного общества, спортивный путь которых начинался в досаафовских клубах и секциях мотоциклистов. Именно здесь они усвоили первые уроки мужества, патриотизма, высокой ответственности, которую возлагает на них почетное звание советского спортсмена. Самое прямое отношение к достигнутой победе имеют старший тренер **Валерий Мосин**, работающий с командой восемь лет и сумевший создать дружный коллектив, тренер-механик **Валерий Нифантьев**, чье техническое искусство помогало поддерживать «здоровье» мотоциклов, и водитель **Владимир Поболков**, с точностью раллиста доставлявший советскую команду к месту очередного матча.

Б. ЛОГИНОВ,
руководитель советской спортивной делегации

ФРГ — Франция — Москва

Кубок Европы по мотоболу (ФРГ)

Предварительный турнир: СССР — Голландия — 11 : 0 (голы в нашей команде: Часовских — четыре, Резников и Белоусов — по два, Анищенко, Кравцов, Кузыченко); ФРГ — Франция — 0 : 0; СССР — ФРГ — 3 : 1 (Кузыченко, Анищенко — два); Франция — Голландия — 2 : 0; Франция — СССР — 1 : 0; ФРГ — Голландия — 2 : 1. **Финал:** СССР — Франция — 4 : 2 (Кузыченко — два, Резников, Часовских).

Советские спортсмены на зарубежных трассах

УСПЕШНЫЙ ДЕБЮТ В РАЛЛИ «ХЕССЕН»

До нынешнего года советские раллисты выступали в Федеративной Республике Германии лишь в рамках «Тура Европы». И вот состоялся их дебют в ралли «Хессен» — ралли более высокого, профессионального класса — этапе чемпионата Европы среди водителей. Наш автоспорт представляли два известных экипажа: С. Брундза—А. Брум и К. Гирдаускас — А. Гирдаускас.

Соревнование это своеобразное. Трасса небольшая — всего 1052 километра, но почти половина ее (462 километра) приходится на 20 спецучастков. Здесь в основном и решалась судьба призовых мест. Бо́льшая часть спецучастков имела конфигурацию кольцевых трасс. Это очень удобно для организации сервиса и для зрителей. Однако, как правило, они были проложены по территории танкодромов и воинских частей, где тренировки не проводились, и гонщикам пришлось преодолевать их, что называется, с листа. Существовала еще одна трудность. На тех спецучастках, где нужно было проходить несколько кругов, одновременно скапливалось множество автомобилей. В плотных клубах пыли обгон практически становился невозможным, и по этой причине лидеры теряли драгоценные секунды.

Так, очень сильный гонщик из ФРГ А. Вармбольд лишился второго места в абсолютном зачете только потому, что на последнем спецучастке ему мешали отставшие на круг участники на стандартных «опелях».

Ралли вызвало огромный интерес у зрителей. Их личные машины буквально запрудили дороги, по которым проходил маршрут обычных этапов, и даже подъезды к спецучасткам. Скорости здесь были заданы сравнительно невысокие, и полиция бдительно следила, чтобы спортсмены соблюдали правила движения. Уже на первом круге около 15 гонщиков были оштрафованы за превышение скорости на 100 марок каждый. Там, где трасса пролегала по курортным местам, запрещалось обслуживание машин участников.

«Хессен» — многоплановое ралли. Помимо зачета в первенстве Европы среди водителей (199 экипажей), тут разыгрываются еще несколько чемпионатов — завода «Опель», бундесвера (вооруженных сил ФРГ) и ряд других. Всего на старт вышло около 300 экипажей. Финишировало же лишь 99.

Мы были удивлены осведомленностью организаторов и зрителей о наших спортсменах. Они прекрасно знают их биографии и достижения в соревнованиях самого различного ранга.

Приятной неожиданностью для нас стало присвоение экипажу С. Брундза — А. Брум седьмого стартового номера и братьям Гирдаускасам — двенадцатого: по традиции многих ралли начальные стартовые номера выдаются самым сильным спортсменам. Таким образом организаторы отдали дань мастерству и заслугам советских гонщиков. Зрители узнавали их безошибочно. Даже ночью перед стартом на спецучастках то и дело можно было услышать их фамилии. Большой интерес вызывали и советские раллийные «лады» (ВАЗ—21011 с двигателем от ВАЗ—2106), подготовленные на экспериментальном участке вильнюсского авторемонтного завода под руководством С. Брундзы.

Наши гонщики (как и их автомобили) успешно выдержали трудное испытание. Проявив высокое мастерство, они заняли почетное четвертое место в классе и десятое в абсолютном зачете (С. Брундза—А. Брум), пятое в классе и двенадцатое в абсолютном зачете (К. Гирдаускас—А. Гирдаускас), показав лучшие результаты среди иностранных экипажей. Кстати, Брундза всего 2 секунды уступил экипажу, который вышел на третье место в классе. Победили В. Рерль (чемпион Европы 1979 года) — Х. Гайстдорфер из ФРГ, выступавшие на «ФИАТ-131-абарт». Во время же торжественной церемонии награждения советские гонщики снискали больше поздравлений и аплодисментов, чем главные лауреаты ралли. Все отмечали их выдержку, корректное поведение на трассе.

В. ДАНИЛЬЧЕВ,
заместитель руководителя советской спортивной делегации, мастер спорта

Кассель — Москва

Результаты соревнований (абсолютный зачет): 1. В. Рерль — Х. Гайстдорфер («ФИАТ-131-абарт»); 2. Р. Хайнбах — В. Хоенадель («Опель-аскона»); 3. А. Вармбольд — В. Инхестер («Тойота-целика»); 4. Х. Демут — А. Фишер («Ауди-80ГЛЕ»); 5. Х. Бож — В. Аренс («Мерседес-Бенц-280СЕ»); 6. Э. Кромм — М. Фельц («Форд-эскорт»); 7. Ф. Киссель — Н. Шток («Фольксваген-гольф»); 8. П. Бринк — Н. Ниборг («Мерседес-Бенц-450СЛК»); 9. Х. Кремер — Г. Шпиндлер (БМВ-1602) — все ФРГ; 10. С. Брундза — А. Брум — СССР («Лада — 1600»); 11. В. Циндель — А. Горни — ФРГ («Форд-эскорт РС»); 12. К. Гирдаускас — А. Гирдаускас — СССР («Лада—1600»).