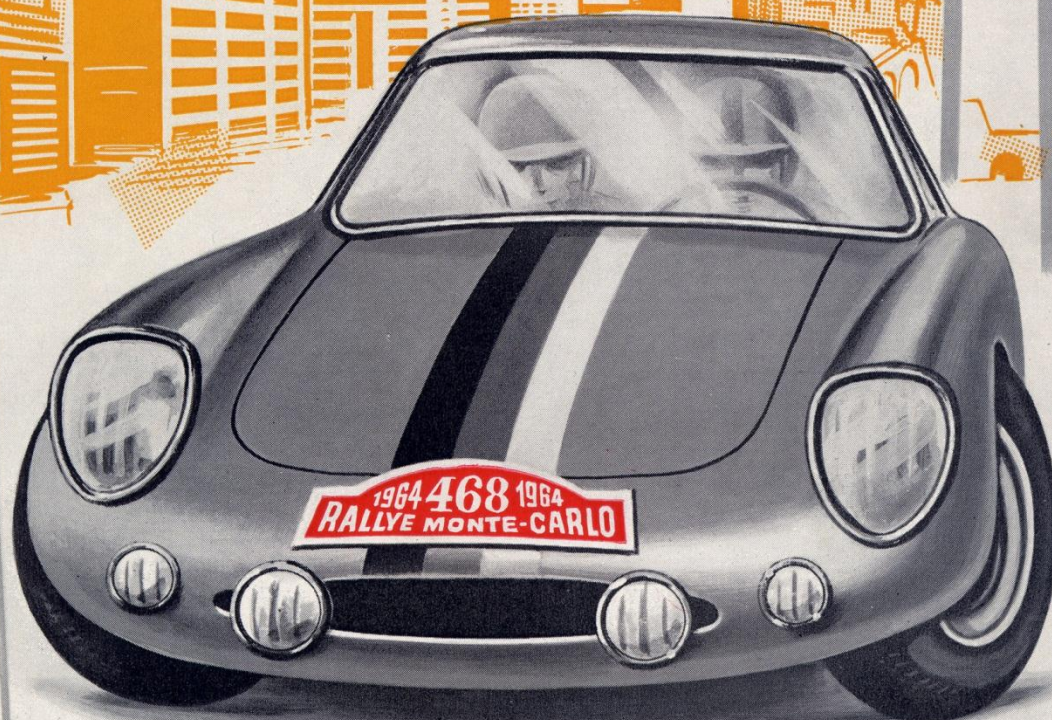


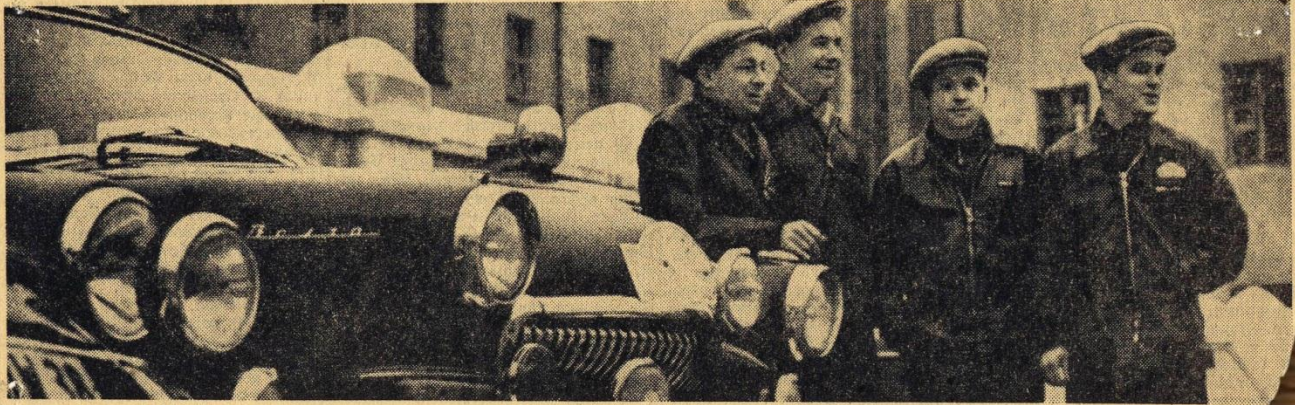
СОВЕТСКОЕ РАЛЛИ

MONTE CARLO



33^e RALLYE AUTOMOBILE

ИСТОРИЧЕСКИЙ ВЫПУСК: К ПЯТИДЕСЯТИЛЕТИЮ УЧАСТИЯ
СОВЕТСКОЙ КОМАНДЫ В РАЛЛИ "MONTE-CARLO 1964"



Сегодня из Минска уйдут в далекий путь участники международных автомобильных соревнований «Ралли Монте-Карло». Первая машина англичан братьев Дональда и Ирла Морли покинет площадь Ленина в 6 часов 34 минуты. Затем с минутными интервалами среди двадцати экипажей примут старт и четыре советские машины. На снимке Ю. Иванова советские гонщики (слева направо): Вячеслав МОСОЛОВ, Геннадий ДОБРОВОЛЬСКИЙ, Николай СУЧКОВ, Винтор ШАВЕЛЕВ. Счастливого пути, стайеры автомобильных трасс!

33-е международные авторалли

Впервые минчане увидели авторалли на регулярность движения (ралли) в 1958 году. Тогда в столице Белоруссии был дан старт всесоюзным трехдневным авторалли. Здесь же состоялся и финиш.

И вот у гостиницы «Минск» снова выстраиваются разноцветные автомобили разных марок — «Москвичи», «Волги», «Мерседесы», «Ситроены», «Саабы», «Моррис-Куперы», «Форд-Картина», «Ауто-унион» и другие. Все они с одной эмблемой — ралли «Монте-Карло». Зародились эти соревнования в 1911 году. Организатором их явился автототоклуб «Монте-Карло» (Монако).

Как никогда, ралли «Монте-Карло» 1964 года, уже 33-е по счету, привлекают внимание мировой общественности. Соревнования входят в зачет чемпионата Европы и мирового трофея — Приза Наций. В них участвуют более 20 стран Европы и Америки, впервые выступает команда Советского Союза.

Свыше 300 экипажей стартуют из 9 разных пунктов, в том числе и из Минска. Минский старт дается 18 января в 0 час. 34 минуты у гостиницы «Минск». С интервалом в 1 минуту в путь отправятся около тридцати экипажей со спортсменами Англии, Франции, ФРГ, Голландии, Монако, Швейцарии и СССР. При непрерывном движении им предстоит пройти через Польшу, Чехословакию, ФРГ, Голландию, Бельгию, Люксембург и Францию — 4.452 километра за 72 часа 13 минут. Двигаться нужно по строго утвержденному графику с обязательной отметкой в 22 пунктах

контроля времени. В городе Реймсе участники сливаются в единый поток. Путь протяженностью около 1.500 км от Реймса до Монако будет особенно трудным, так как горный альпийский хребет покрыт снегом и льдом.

Финиширует ралли 21 января в 10 часов утра на берегу Средиземного моря. Из числа участников, прибывших в Монако, 120 лучших допускаются к заключительной 10-километровой кольцевой гонке.

Команда Советского Союза состоит из пяти экипажей. Все спортсмены — мастера спорта, имеющие опыт международных соревнований. На «Москвичах» под № 18 стартуют В. Локтионов — Ю. Лисовский; № 21 — Н. Сучков — В. Шавелев. Три экипажа выступают на «Волгах» — № 22: Э. Василькович — Г. Добровольский, № 29: В. Мосолов — Л. Дегтярев, № 31: С. Тенишев — А. Дмитриевский. Возглавляет команду СССР бывший белорусский спортсмен, мастер спорта, директор Центрального автототоклуба А. Ипатенко. По условиям соревнований из пяти экипажей в зачет идут три лучших.

МОСГОРСПРАВКА ОТДЕЛ ГАЗЕТНОГО ВЫРЕЗОК

Москва, К-9, ул. Горького, д. 5/6. Тел. Б 9-51-61

Вырезка из газеты ИЗВЕСТИЯ

1 ЯНВ 1964

Москва Газета №

«ДЕЙЛИ МИРРОР»

2333

МЕЖДУНАРОДНОЕ ралли «Монте-Карло», начинающееся 17 января, сделает историю в автоспорте. Впервые русские машины и гонщики примут участие в соревновании, впервые одним из начальных пунктов будет Советский Союз. Двадцать девять из 344 заявленных участников стартуют в Минске, и пять из них советские гонщики.

В предыдущие годы ралли начинались в восьми пунктах: в Глазго, Афинах, Франкфурте, Лиссабоне, Монте-Карло, Осло, Париже и Варшаве. Новый пункт старта — СССР встречен в Англии с радостью.

Из девяти городов гонщики будут держать путь к Реймсу во Франции. От-

Передает из Лондона
обозреватель П. МЕННЕН

суда они проследуют через центральный массив и Приморские Альпы в Монте-Карло. И вот здесь длинное ущелье станет последним трудным участком пути.

Считают, что у 29 автототоклубов, стартующих в Минске, будет одна из сложнейших трасс пути. Восемь английских участников вместе с немецкими, французскими и монакскими водителями не имеют никакого опыта поездок по русским дорогам.

Пятеро из русской команды воспользуются двумя «Москвичами» и тремя

«Волгами М-21», машинами, отлично приспособленными к местным условиям. Эксперты ралли в Англии считают, что русская команда будет иметь меньше забот, пока она пройдет по знакомым дорогам. Но и на финишном броске от Реймса до Монте-Карло гонщики СССР окажутся на высоте.

Английские и европейские команды проводят тренировочные поездки по этому отрезку дороги уже более месяца. У них за плечами годы участия в ралли.

Впереди гонщиков двигается команда рекогносцировки, снабженная радиотелефонами. Она будет посылать сообщения на контрольные пункты об изменениях в погоде.

СОВЕТСКИЙ ПАТРИОТ

от 12 ЯНВ 1964
Газета №

Москва

Тип.

3333 Ралли «Монте-Карло»

Крупнейшие автомобильные ралли, проводимые ежегодно по календарю Международной автомобильной федерации автототоклубом Монте-Карло (Монако), привлекли в этом году большое количество участников. По поступившим сведениям, в тридцать третьих ралли примут участие 342 экипажа из более чем 20 стран Европы и Америки.

Авторалли «Монте-Карло» являются наиболее трудным испытанием как для водителей, так и для машин. Непрерывно в течение четырех суток, с 18 по 21 января, сильнейшие автомобилисты мира по строго установленному графику должны пройти дистанцию протяженностью свыше 4.400 км. Участники ралли возьмут старт из различных городов Европы: Минска, Варшавы, Осло, Глазго, Франкфурта, Лиссабона, Парижа, Афин и Монако.

Спортсмены Советского Союза впервые принимают участие в ралли «Монте-Карло». Федерация автомобильного спорта СССР заявила для участия в гонках 5 экипажей. На машинах марки «Москвич-403» из Минска стартуют экипажи: В. Локтионов—Ю. Лисовский, Н. Сучков—В. Шавелев; на машинах «Волга» «М-21-М» старт возьмут Э. Василькович—Г. Добровольский, В. Мосолов—Л. Дегтярев, С. Тенишев—А. Дмитриевский. Команду возглавляет начальник Центрального автототоклуба А. Ипатенко.

18 января в 0 час. 34 мин. из Минска стартуют также гонщики Англии, Голландии, Франции, Швейцарии, ФРГ и Монако на автомобилях самых различных марок — «Ситроен», «Рено», «Мерседес», «Симка-1100» и многих других. Трасса от Минска до Монако протяженностью

Победа началась с Минска

Победой английских гонщиков П. Хопкинса и Г. Лиддона закончились традиционные соревнования автомобильного ралли «Монте-Карло». Экипаж англичан, стартовавший в Минске, лидировал перед кольцевыми гонками, которые закончились 23 января в столице Монако. Хотя в этих дополнительных соревнованиях лидеры не стали первыми, в общем зачете их преимущество было неоспоримо. На второе и третье места претендовали два шведских экипажа во главе с супругами Карлссон. Лишь в последний момент двукратный победитель ралли Э. Карлссон сумел опередить жену и занял второе место. Пять наших экипажей не уложились в назначенное время и выбыли (еще до конца ралли. (ТАСС).

33-е АВТОМОБИЛЬНОЕ РАЛЛИ МОНТЕ-КАРЛО

(Положение)

Январь 1964 г.

Ст.1. Это соревнование входит в чемпионат Европы по авторалли.

Ст.2. С субботы, 18 января, по вторник, 21 января, на автомобилях, зарегистрированных на старте, участники съезжаются в Монте-Карло, придерживаясь условий настоящего положения, выбрав один из следующих маршрутов (устанавливаются следующие места стартов: Афины, Франкфурт, Глазго, Лиссабон, Минск, Монте-Карло, Осло, Париж, Варшава).
(Маршрут при старте в Минске): Минск, Брест, Варшава, Вроцлав, Прага, Нюрнберг, Франкфурт, Нюрбургринг, Арикем, Гаага, Остенде, Льеж, (Эттельбрук), Люксембург, Реймс, Мерардмер, Мэх, Сент Клод, (Ле Пвонат), Шамбери, Уриак, (Лавальденос), Ган, Сен-лез-Альп, Аннон, Ла Боллене, Монако.
(Маршруты из остальных мест старта см. положение оригинал).
Примечание: Города, взятые в скобки - пункты контроля прохождения.

вторник, 21 января - первый закрытый парк
среда, 22 января - предварительный зачет
второй закрытый парк (замена покрышек)
четверг, 23 января - зачетное соревнование на трассе Монако.
Зачет.
пятница, 24 января - Соревнование на мастерство-скорость
суббота, 25 января - Наград. Выдача призов.

Праздничный ужин в Международном спортивном клубе (вечернее платье строго обязательно).

Ст.3. Оргкомитет оставляет за собой право, в случае, если какое-либо место старта соберет менее 10 участников, аннулировать это место старта, информирует заинтересованных участников о назначенном для них новом месте старта.

Ст.4. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ. В ралли могут участвовать автомобили, изготовленные после 31 декабря 1959, зарегистрированные ФИА до 1-го января 1964 г. и которые отвечают требованиям приложения "Дж" Межд. спорт. кодекса относительно:

- 1-ая группа - туристические автомобили нормальной серии
- 2-ая " - туристические автомобили улучшенные
- 3-ая " - автомобили Гранд туризма и приравненные к ним

Автомобили: спортивные и гоночные не допускаются к участию в ралли. В настоящем положении о ралли:

- автомобили 1-ой и 2-ой группы образуют категорию I.
- автомобили 3-ей группы образуют категорию II.

В категории I автомобили распределяются по 8 класса соответственно рабочему объему двигателя:

1-ый класс	: до 700 см ³
2-ой "	от 700 до 850 см ³
3-ий "	от 850 до 1000 см ³
4-ый "	от 1000 до 1300 см ³
5-ый "	от 1300 до 1600 см ³
6-ой "	от 1600 до 2000 см ³
7-ой "	от 2000 до 2500 см ³
8-ой "	свыше 2500 см ³

В категории 2 автомобили разбиваются на 5 классов по рабочему объему:

1-ый класс	: до 1000 см ³
2 -	от 1000 до 1300 см ³
3 -	от 1300 до 1600 см ³
4 -	от 1600 до 2500 см ³
5 -	свыше 2500 см ³

В каждом классе зачет будет производиться только в том случае, если в

Прим. Дж

необходно
по этому
переводу

Заявка

Оконч.
Заявка

соревновании в этом классе будет стартовать семь или более участников. В случае, если этот минимум не будет достигнут при старте, участники будут классифицированы в более высоком классе.

В связи с правом, предоставляемым организаторам статьей 261, § 18 приложения "Дж" к Межд. спорт. кодексу разрешается монтаж обтекателя или любое другое приспособление для внешней защиты пасажи.

С другой стороны, участникам напоминает, что если § 15 ст. 261 приложения "Дж" разрешает вносить изменения касающиеся охлаждения системы торможения, она не разрешает вносить изменения в кузов, в частности в отверстия в крыльях, каландры и т.д.

На всем протяжении ралли строго воспрещается пользоваться цветными фарами, за исключением фар, оборудованных желтыми лампочками, пользования которыми рекомендуется.

Одновременное пользование противотуманными и фарами дальнего света запрещается!!!

Ст.5. С учетом участия каждой страны в предшествующих ралли, число заявок от каждой страны лимитируется следующим образом (СССР-8, об остальных см. оригинал). В случае, если от какой-либо страны поступит меньше заявок, оргкомитет может принять дополнительные заявки от другой страны.

Ст. 6. З а я в к и

Любое лицо, желающее участвовать в авторалли должно (подать заявку) записаться в своем национальном автомобильном клубе после публикации настоящего положения и до 11 ноября, 18 часов.

Заявка, обязательно завизированная АКН должна содержать: фамилию, имя, национальность, адрес участника, марка автомобиля, выбранное место старта, которое нельзя больше изменять, и, по возможности, данные о своих спортивных достижениях.

Этот предварительный список кандидатов для участия в авторалли, установленное для данной страны, должен быть послан в оргкомитет авторалли не позднее 12 ноября 1963 г.

Заявки на официальных заявочных бланках должны быть заполнены и должны поступить в оргкомитет авторалли в Монте-Карло до 28 ноября до 18 часов.

Ст.7. ФОРМА ЗАЯВКИ.

В заявке, исполненной на официальном бланке должно быть указано:

1. Фамилия, имя, адрес, национальность участника,
2. место старта и марка автомобиля,
3. группа, в которую должен быть включен автомобиль. Замена группы и класса после 28 ноября запрещается.
4. Тип автомобиля и год выпуска.
5. Основные характеристики мотора: внутренний диаметр цилиндра, ход поршня, число цилиндров, фактический объем цилиндров.
6. Номер пасажи, мотора и регистрационный номер автомобиля, а также его цвет.
7. Вес автомобиля.

Участнику следует иметь при себе регистрационную карточку и, в случае необходимости, карточки на автомобиль. Организатор оставляет за собой право отказать участнику в случае непредставления этих карточек.

8. Имя участника и одного из членов команды (напарника).

В чемпионате Европы по ралли участвуют только два этих лица. Они должны иметь лицензии ФИА участника и гонщика, действительные на 1964 год.

Экипаж всех автомобилей должен состоять из двух человек минимум и четырех максимум.

Запрещается подавать две заявки на одного участника или один автомобиль.

НИ В КАКОМ СЛУЧАЕ УЧАСТНИК НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ЗАМЕНЕН.

Гоночные номера распределяются согласно жеребьевки.



ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АВТОМОТОКЛУБ СССР

ЧЛЕН МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНОЙ (ФИА) И МОТОЦИКЛЕТНОЙ (ФИМ) ФЕДЕРАЦИЙ

Central Auto-Moto Club of the U.S.S.R.
(Membre of F.I.A. and F.I.M)

Адрес: Москва—Расторгуево

Address: Rastorguevo, Moscow, U.S.S.R.

Телефон: } Д8-57-56
B2-05-65
Telephone: } доб. 25

№ _____ „ _____ 196 г.

LIST OF THE SOVIET TEAMS FOR RALLY MONTE-CARLO

No	name surname	date of birth	place of birth	type of the car	state number	chassis number	eng. number
1	IPATENKO Alexandr Vasiljevich	1925	Nicolaev				
2	PONISOVKIN Andrey Nicolitovich	1910	Jarislavl	Volga M-21 M	ЮАН 23-28	267502	21-Д1 40099!
3	KARAMISHEV Alexandr Alexandrovich	1928	Riga				
4	MATISSEN Alexey Petrovich	1930	Novgorod	Volga M-21 M	ГД 00-20	0010	21-Д-1 322555
5	APUHTIN Evgenij Vladimirovich	1925	Moscow				
6	MOSOLOV Vjacheslav Vasiljevich	1926	Kostroma	Volga M-21 M	ГВ 00-67	Э-2114	21-ДЮ-351284
7	DEGTJARJOV Leontij Andreevich	1931	Krasnodar				
8	VASJKOVICH Eduard Kuprijanovich	1931	Vitebsk	Volga M-21 M	ГВ 00-47	9206	21-Д-1 322878
9	DOBROVOLJSKIY Gennadiy Nicolaeovich	1931	Gorkiy				
10	TENISHEV Andrey Dmitrievich	1930	Moscow	Volga M-21 M	АВ 00-53	267500	21-Д- 378102

Зак. 7328



ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АВТОМОТОКЛУБ СССР

ЧЛЕН МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНОЙ (ФИА) И МОТОЦИКЛЕТНОЙ (ФИМ) ФЕДЕРАЦИЙ

Central Auto-Moto Club of the U.S.S.R.
(Membre of F.I.A. and F.I.M)

Адрес: Москва—Расторгуево

Address: Rastorguevo, Moscow, U.S.S.R.

Телефон: } Д8-57-56
B2-05-65
Telephone: } доб. 25

№ _____ „ _____ 196 г.

11	DMITRJEVSKIY Anatoliy Valentinovich	1927	Moscow				
12	LOKTIONOV Vladimir Sergejevich	1931	Rjasan	Volga M-21 M	ЮАН	267502	21-Д1 40099!
13	LESOVSKIY Yurij Ivanovich	1932	Moscow				
14	SUTCHKOV Nicolay Alexeevich	1928	Rjasan	Volga M-21 M	ГД 00-20	0010	21-Д-1 322555
15	SCHAVELEV Victor Alexeevich	1928	Moscow				
16	TERJOHIN Alexandr Pavlevich	1925	RJASAN	Volga M-21 M	ГВ 00-67	Э-2114	21-ДЮ-351284
17	BRJANSKIY Yurij Alexandrovich	1934	Moscow				

Director of the Central Auto-Motor Club USSR



Alexandr IPATENKO
Alexandr IPATENKO

Зак. 7328

А Т Т Е С Т А Т

на выплату суточных и квартирных членам советской спортивной делегации, участвующей в авторалли "Монте-Карло" Монако 1964 года.

В соответствии с установленным порядком, выплата содержания гражданам СССР, находящимся в заграничных командировках в составе спортивных делегаций и утвержденной сметы с 18.01 по 7.02.1964 г. включительно.

№ пп	Фамилия, имя, отчество	Оклад в рублях	Норма суточных /Польша/		Норма суточных /Чехословакия/		Норма суточных /ФРГ/		Норма суточных /Франция-Монако/	
			в совет. рублях	в польск. злотых	в совет. рублях	в чехо- словац. кронах	в совет. рублях	в ФРГ марках	в совет. рублях	в франц. нов. фран- рубл. как
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	ИПАТЕНКО Александр Васильевич	170	12-94 ✓	197-85 ✓	13-46 ✓	129-92 ✓	6-00 ✓	26-49	9-25 ✓	50-35 ✓
2.	ПОНИЗОВКИН Андрей Никитович	180	12-94	197-85	13-46 ✓	129-92 ✓	6-00 ✓	26-49	9-25	50-35
3.	АПУХТИН Евгений Владимирович	170	12-94	197-85	13-46 ✓	129-92 ✓	6-00 ✓	26-49	9-25	50-35
4.	БРЯНСКИЙ Юрий Александрович	175	12-94	197-85	13-46 ✓	129-92 ✓	6-00 ✓	26-49	9-25	50-35
5.	МАТИССЕН Алексей Петрович	152	12-94	197-85	13-46 ✓	129-92 ✓	6-00 ✓	26-49	9-25	50-35
6.	КАРАМЫШЕВ Александр Александрович	150	12-94	197-85	13-46 ✓	129-92 ✓	6-00 ✓	26-49	9-25	50-35
7.	ДМИТРИЕВСКИЙ Анатолий Валентинович	280	12-94 ✓	197-85	13-46 ✓	129-92 ✓	6-00 ✓	26-49	9-25	50-35
8.	ТЕНИШЕВ Сергей Дмитриевич	140	12-08 ✓	184-70	12-61 ✓	121-71 ✓	5-60 ✓	24-72	8-51	46-32
9.	ЛОКТИОНОВ Владимир Сергеевич	140	12-08 ✓	184-70	12-61 ✓	121-71 ✓	5-60 ✓	24-72	8-51	46-32
10.	ЩАВЕЛЕВ Виктор Алексеевич	126	10-87 ✓	166-20	11-35 ✓	109-55	5-04 ✓	22-25	7-86	41-15
11.	ТЕРЕХИН Александр Павлович	121	10-44 ✓	159-63	10-90 ✓	105-21	4-84 ✓	21-36	7-35	40-01
12.	СУЧКОВ Николай Алексеевич	121	10-44 ✓	159-63	10-90 ✓	105-21	4-84 ✓	21-36	7-35	40-01

-2-

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
13.	ЛЕСОВСКИЙ Юрий Иванович	121	10-44 ✓	159-63	10-90	105-21	4-84	21-36	7-35	40-01
14.	МОСОЛОВ Вячеслав Васильевич	123	10-61 ✓	162-23	11-08 ✓	106-94	4-92	21-72	7-47	40-66
15.	ДЕГТЯРЕВ Леонтий Андреевич	123	10-61 ✓	162-23	11-08 ✓	106-94	4-92	21-72	7-47	40-66
16.	ВАСЬКОВИЧ Эдуард Куприянович	123	10-61 ✓	162-23	11-08 ✓	106-94	4-92	21-72	7-47	40-66
17.	ДОБРОВОЛЬСКИЙ Геннадий Николаевич	123	10-61 ✓	162-23	11-08 ✓	106-94	4-92	21-72	7-47	40-66

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ В/О "АВТОЭКСПОРТ" МИНВНЕШТОРГА СССР

В. Черкасов
/В. ЧЕРКАСОВ/

НАЧАЛЬНИК ЦЕНТРАЛЬНОГО АВТОМОТОКЛУБА СССР



А. Ипатенко
/А. ИПАТЕНКО/

467 2 ам
и.

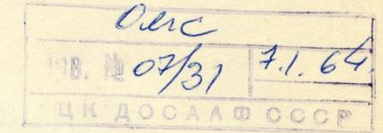
XXXIII^{ME} RALLYE AUTOMOBILE MONTE-CARLO

COMITÉ D'ORGANISATION
23, Bd. ALBERT 1^{ER} - MONACO
30.32.20

MONACO, LE 27 Décembre 1963

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE
RALLYAUTO MONACO

N° NO/69 I23



Monsieur LOKTIONOV Vladimir

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre Bulletin d'Engagement au XXXIII^{ME} RALLYE AUTOMOBILE MONTE-CARLO.

Nous vous précisons que :

- le numéro 18 au départ de MINSK vous a été attribué par voie de tirage au sort,
- le détail des parcours imposés pour chaque itinéraire sur le territoire français ainsi que les plaques de voitures vous ont été expédiés les 16 et 21 Décembre courant,
- le Carnet de Route prévu à l'article 18 du Règlement vous sera adressé incessamment par pli recommandé.

Votre voiture a été inscrite dans le I Groupe, 5 Classe (cylindrée) et votre Bulletin d'Engagement a donné lieu aux observations suivantes :

Veillez nous faire parvenir par retour decourrier la Fiche de Renseignements ainsi que la Fiche d'Homologation de votre voiture.

sentiments très distingués.

Le Commissaire Général

A. de...

réception de tous les renseignements indispensables de nous faire parvenir les ci-dessus.

СПРАВКА № 33/1

МИНИСТЕРСТВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ
ВАЛЮТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Тов. Ипатенко Александр Васильевич
(фамилия, имя, отчество)

уезжающ ему в Монако, Монте-Карло на 17 человек
(страна назначения)

10. декабря 1964 г.
Действительно по 10. декабря 1964 г.

разрешается вывоз с собой наличными иностранной валюты:

5340-84 ЧЕХОСЛОВАЦКИХ КРОН
Пять тысяч триста сорок 34/100 чехословацких крон

(настоящая справка должна быть сдана пограничной таможне)

Для валютного контроля
М. П.

Валютное Управление
МВГ СССР

Тит. ВНЕШТОРГ/Центр. Зав. № 3003



Перевод с французского

СТАРТ ИЗ МИНСКА

1. СЛОТЕНМАКЕР Роб - ХОНХОФ Фредерик	Голландия	СИМКА 1000
2. УЭЛЬ Жорж - ЖАКЭН Жерар	Франция	М.Г.
3. ХОХ Александер - ГЛЯЙХ Эгон	Швейцария	МЕРСЕДЕС 220 СЭ
4. ЛОКТИОНОВ Владимир - ЛЕСОВСКИЙ Юрий	СССР	Москвич 403
5. МЕРЕДИТ Овенс Артур - ШЕНЛИ Гордон	Англия	М.Г. I 100
6. КЛИНГ Альфред - КАУФМАН Георг	ФРГ	Ауто Юнион ДЖВ
7. СУЧКОВ Николай - ШАВЕЛЕВ Виктор	СССР	Москвич 403
8. ВАСЬКОВИЧ Эдуард - ДОБРОВОЛЬСКИЙ Геннадий	СССР	Волга М 21
9. ПОНТЬЕ Раймон - БАРАКЕ Альфред	Франция	СИМКА
10. МЕТЦГЕР Рудольф - ФЕРГАС Герман	ФРГ	М.Г. I 100
11. НОГЭ Лионель - ИСОАР Рене	Монако	Морис Купер
12. АЛЛАРД Сидней - ФИСК Том	Англия	Форд Кортина
13. ОЛДЕРСМИТ Шелиг - ДЖОНС Элизабет (женщины)	Англия	Остин Север
14. ЖЮЛЬЕН Эдгар - РУР Клод	Франция	Ситроен Д.С. 19
15. МОСОЛОВ Вячеслав - ДЕГТЯРЕВ Леонтий	СССР	Волга М 21
16. ТИКСАДОР Робер - ПИТВАННЕ	Франция	Ауто Юнион ДЖВ
17. ТЕНИШЕВ Сергей - ДМИТРЕВСКИЙ Анатолий	СССР	Волга М 21
18. ФРОСТИК Майкл - Учительная большая нагрузка нес	Англия	Хиллман
19. ЖУАННО Ги - НЭВЕ Клод	Франция	Ситроен
20. КАПРА Феликс - ЛЕНУАР Жак	Монако	Альфа Ромео
21. ГОРРИС Роб - ВАН МАРКЕН Бернард	ФРГ	СИМКА 1000
22. БРУМФИЛД Сидней - БЛОКЛЕЙ Теодор	Англия	Остин Купер
23. ХОНКИРК Пэдди - ЛИДДОН Генри	Англия	Морис Купер С
24. АЛЛАРД Алан - МАККИ Роберт	Англия	Форд Кортина
25. БЭКСТЕР Раймонд - МАКМИЛЛЭН Эрнст	Англия	Остин Купер
26. ХОПФЕН Рупрехт - МЕННЕРЛ Билли	ФРГ	Волво
27. ТЕКСЬЕ Луизетт - РЕНО Лиз (женщины)	Франция	Рено
28. БАЭР Жак - БАДОШ Жак	Франция	Ситроен Д.С. 19
29. ВАРНЕР Грэм - СПИЕРС Джон	Англия	Релльант Сейбр

можно заменить минеральной водой, виноградным соком. После сна перед работой прием пищи с обязательным употреблением крепких стимулирующих напитков / кофе, крепкий чай / пищевой режим неограничен.

4. При появлении признаков утомления во время вождения прием кофе, какао, шоколада, виноградного сока, сахара.

5. Прием витаминов:

Англия	9 эк.
Франция	7 "
ФРГ	4 "
Монако	2 "
Голландия	1 "
Швейцария	1 "
	24 эк.
СССР	5 "
	29 эк.



А К Т № _____ ТБ-3001

о несчастном случае, связанном с производством, составляется
в трех экземплярах

1. Название предприятия: Горьковский автомобильный завод
2. Адрес предприятия: г. Горький
3. Отрасль народного хозяйства: Управление автомобильной промышленности ГСНХ
4. Фамилия, имя и отчество пострадавшего: МАТИССЕН Алексей Петрович
5. Мужчины, женщины (подчеркнуть)
6. Возраст: 1950
7. Профессия (должность): Инженер-конструктор
8. Цех, в котором постоянно работает пострадавший: КЭО ГАЗ
9. Место происшествия несчастного случая: Польша г. Вроцлав
10. Фамилия мастера, на участке которого произошел несчастный случай: ШАТЕНКО А.В. (Начальник Центр. автомотоклуба СССР)
11. Стаж работы пострадавшего:
 - а) по данной профессии: 5 лет
 - б) в указанном цехе: -
12. Проходил ли инструктаж, обучен ли безопасным методам работы (указать, какой и когда): Проходил инструктаж и правила безопасности движения
13. Несчастный случай произошел в 15.40 в 18 числа января месяца 1964 года.
14. Подробное описание обстоятельств и причин несчастного случая и меры, принимаемые к их устранению (вместе с извлечением из акта):

18 января 1964 г. в 18 ч. 40 м. гражд. ВЛАДИК, он Петр, проживающий в г. Збже вел в качестве шофера грузовую автомашину с прицепом по улице Кшиштофового г. Вроцлав на перекрестке с улицей Бржнезера по подчиненным сигналам, которые давал регулирующий движение милиционер. В результате чего въехал на перекресток и столкнулся с легковой автомашиной "Волга" ГД-00-20, которая ехала согласно сигналов подаваемого милиционером. В результате столкновения повреждены обе машины. Случай разобран. Польские товарищи приняли меры
15. Акт составлен в _____ часов _____ числа _____ месяца 1964 года.

Начальник цеха (руководитель подразделения) А. ШАТЕНКО (полное)
 Старший общественный инспектор (полное) _____ (А. ПОНИЗОВКИН)

187-69
Копия выдана
ЦАМК СССР
и Управлению АВ

Гирюшу Вас оказать мне материальную помощь, необходимо для окончания легкого т.р. работы, которую я выполняю 18 января 1964 г. в г. Вроцлав. при участии в автомашине "Мопет-Карло" в качестве инженера технического обеспечения команды. После аварии выжили в госпитале Северной группы авиационных войск № 43830, 25.1.64 отправлен в СССР поездом до Москвы и самолетом до г. Горького. В настоящее время легкая будет закончена в течение 10-20 дней

4.4.64г. Шатенко
(Матиссен)

Губ. Матиссен
Алексей Петрович

- В связи с автомобильной катастрофой в г. Вроцлав (Польша), в которой вы получили травмы, Инженер ЦАМК СССР ^{Сотрудник ЦАМК} сообщает, что полностью удовлетворен ситуацией и полностью удовлетворен работой для восстановления вашей деятельности.

Предстоит ваше дальнейшее обследование в Институтах СССР. В дальнейшем следуют коротко указать о состоянии здоровья (горло, давя) и сообщить об объеме стационарного лечения для санаторного лечения (Кокчи), в какой именно санаторий, с указанием стационарного лечения.

Одновременно просим сообщить, что если будете контактировать с кем-либо

Купцов или г. Завкам, что там сохраните квитанции об оплате гос. расходов на лечение в г. Збже и в санаториях Польши, представляющих на комиссии расходы.

- Необходимо от Вас письмо в адрес Института СССР, в котором вы должны сообщить о состоянии здоровья из г. Вроцлав поездом до Москвы и из Москвы до Горького самолетом. Отправить письма светлым Завернуть подписью и печатью учреждения отправления письма.

- В связи с этим просим сообщить кому-либо



Опоздания на "КВ" на участке Шанбери-Монако
(горные дороги, путь 655 км, средняя скорость - 56,8 км/час, время - 22³⁰-10¹⁵)

№ авто-билей	Участники	Шанбери - Уриаж	Уриаж - Сант-Лез	Сант-Лез - Альпес	Сант-Лез - Аннон	Аннон - Ля Боллеве	Ля Боллеве - Монако
	Путь в км.	99	160	80	139	106	71
	Задан. время час. мин.	1-40	2-42	1-21	2-21	2-03	1-25
	Сред. скор. км/час	59,6	59,4	59,4	59,3	51,8	50,3
18	Лактионов Лесовский						
21	Сучков Щавелев	1-50 <u>+10</u> 54,2	3-17 <u>+35</u> 48,9	1-34 <u>+13</u> 51,0	—	—	—
22	Воснович Добровольский	1-59 <u>+19</u> 49,8	3-05 <u>+23</u> 51,9	—	—	—	—
29	Мосолов Дежарев	1-59 <u>+19</u> 49,8	2-59 <u>+17</u> 53,7	1-25 <u>+04</u> 56,3	2-42 <u>+21</u> 52,2	2-03 00 51,8	1-36 <u>+11</u> 44,5
31	Тенишев Дмитриевский	1-47 <u>+07</u> 55,4	3-01 <u>+19</u> 52,9	1-29 <u>+08</u> 53,9	2-55 <u>+34</u> 47,7	2-02 -01 52,2	1-49 <u>+24</u> 39,2

DE DION BOUTON

VÉHICULES INDUSTRIELS
AUTOMOBILES

SOCIÉTÉ DE GÉRANCE ET D'EXPLOITATION

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 200.000 NF

Siège Social : 29, QUAI NATIONAL - PUTEAUX (Seine)

R. C. Seine 60 B 2153

TÉL. : LONgchamp 70-83
(3 lignes groupées)

Télégr. BOUTON - PUTEAUX

N°.....

Doit Monsieur IPATENKO
"AVTOEXPORT"
Smolenskaja Pl 32/36
MOSCOU G.200

FACTURE

PUTEAUX, le 31 Janvier 1964.

Travaux de Station Service,
Entretien et Graissage,
Fournitures,

sur 4 Volga

et 3 Moskovitch Francs 2.250.-

DEUX MILLE DEUX CENT CINQUANTE FRANCS.

Règlement Comptant le 31/1/64.



Société Nouvelle des
AUTOMOBILES DE DION-BOUTON
Le Président Directeur Général

CONDITIONS DE VENTE : Au comptant, promesse, livraisons et paiements à Puteaux, faculté d'envoyer contre remboursement et de tirer sans novation à ses conditions. Garantie limitée au remplacement des pièces. Nos traites ou l'acceptation de règlement n'opèrent ni novation, ni dérogation au lieu de juridiction qui est Paris. Les marchandises voyagent aux risques et périls des destinataires. Les Compagnies de chemins de fer étant responsables des avaries qui pourraient se produire, les réclamations doivent être adressées à la gare responsable.



Tudósítónk,
ERNST WIESE jelenti

a 33. Monte Carlo Rallye-ről

A felső képen mindjárt bemutatjuk az abszolút győztes Hopkirk-Liddon pár kocsiját, a volán mögött Paddi Hopkirk sisakos sziluettyével. A fűrge kis Morris Mini-Cooper S típus most tehát a legnevesebb márkákat legyőzve elvitte a pálmát ezen az igen sokat kívánó Rallye-n. Az útvonalról és a mezőnyről, amely január 17-én indult a különböző országbeli rajthelyekről, osztrák munkatársunk ad beszámolót. Mi, előszóban csak annyit jegyzünk meg, hogy ez évben először Minszkben is volt rajthely, ahonnan 7 francia, 9 angol, 2 monacói, 2 holland, 1 svájci és 5 szovjet kocsi indult útnak. Eddig szovjet csapat még nem vett részt Monte Carló-i versenyen, éppen ezért érdemes kiemelni, hogy a három Volga és a két Moszkvics kocsi közül négy hibátlanul célba ért.

Most pedig átadjuk a helyet helyszíni tudósítónk sorainak:

Az öreg Európa kilenc különböző pontjáról 299 autó vágott neki a havas-jeges országutaknak, hogy az év idénynyitó nagy túraautó sporteseményének, a 33. Rallye-nak a célját, a fellobogózott Monte Carlót elérhesse.

Annak ellenére, hogy az első benyomás szerint az utóbbi évek legkönnyebb rallye-ja volt, mégis csak 190 páros futott be a Quai d'Albert-i célba. De, mint írtam, ez csak első pillanatban tűnt annak, ugyanis a rendezőség olyan arányban nehezítette a feltételeket, amilyen arányban fejlődött a technika, különös te-

Az angol Elisabeth Johnes soklápás Cooperjével Minszkben a rajt előtt



16

kinttel a kocsik jobb felszerelésére, az utastér kényelmére, a műszaki hibaforrások csökkenésére. A cél az volt, hogy ne csak a kocsik állják ki a nehéz próbát, hanem a versenyzők is. Ezért 4500-4900 km-re növelték a verseny távját, függően attól, hogy ki honnan indult. A legrövidebb útvonalak közé tartozott Athén, Minszk és Oslo, míg 4860 km-rel Frankfurt volt a leghosszabb, és ezeket a távolságokat, Monte Carlóig 55-60 km-es átlaggal kellett teljesíteni. Aki pedig utazott már ennyit egyszerre, az biztosan csóválja most fejét, olvasva ezt a követelményt.

De ez még csak hagyján, a sűrűje a végére maradt. A befejező 1400 km-es távot, a francia Alpokban az egész társaságnak végig kellett szenvedni. Nem véletlenül írom így, ugyanis ezen a 10 szakaszra bontott távon kereken százan estek ki. És megállapításom igazságának bizonyítására álljon itt rögtön, hogy a majdnem 300 indulóból mindössze 18 kocsi vezetője volt képes a különböző hegyversenyek és különleges vizsgák előírásos idejét, illetve pontszámát „hozni”.

Az utolsó éjszakán ugyancsak rájárt a rúd a német versenyzőkre. Így például dr. Eyman és Brechler (Volvo) Chambery után lezuhantak egy 50 méteres szakadékba. Súlyos állapotban voltak, amikor a kórházba kerültek. Hasonlóan járt a versenyen kívül induló, a férjét követő Gundlachné, akit a Porscheja alól menekítettek ki a mentők. Ennek következménye, hogy a Gundlach-Selzer pár feladta a harcot, és ezzel széthullott a Porsche-csapat. Ugyancsak az Arnheim előtti szakaszon ütközött össze az angol Manat kisaszszony Austin-Cooperje egy szembe jövő holland teherkocsival. Többszörös csonttörést szenvedett. Hosszú lenne az így kiesettek sorát folytatni. Rövidebb lett a „hibátlanok” névsora, akik közé tartozik a Mercedes és az Opel Kadett csapat, miközben a 6 Porscheból csupán egy érte el a Quai d'Albert-t.

Némi késéssel ugyan, de zárt egységben érkezett meg a három főnyi osztrák Steyr-Puch csapat, a jól megszervezett útmenti szerviz segítségével.

Jó benyomást keltettek az amerikai gyári együttesek, a Ford Falconnal és az ezen a versenyen újoncnak számító Valiant-Chryslerrel. Az amerikalakra mi sem jellemzőbb, mint hogy a Ford a világszerte ismert GP-versenyzőre, G. Hillre és a



A nagy versenyre előkészített három Volga kocsi

skandináv hosszútávú sztárokra, Lundquistra és Grederre bízták kocsijaikat.

A Minszkből induló versenyzők közül a szovjet csapat tagjai az egész útvonalon remekül birkóztak a veszélyes tükörjéggel és a kővé dermedt hóval, megbízható autóikkal négyen értek a Monte Carló-i célba. Ám az útjelzések téves értelmezése miatt kitűnő eredményeiket nem tudták gyümölcsöztetni.

Mint minden évben, most is az angolok száma volt a legmagasabb: 78 kocsijuk indult, zömével Glasgoból. Majd egyharmaduk vérzett el az utolsó szakaszon, részben baleset, részben műszaki hiba miatt.



Ez az összeroncsolt Mini-Cooper csak egy a sok közül

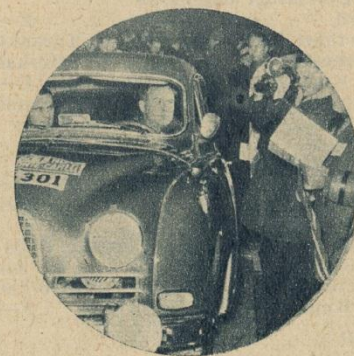
Az egyik Volga az Alpokban



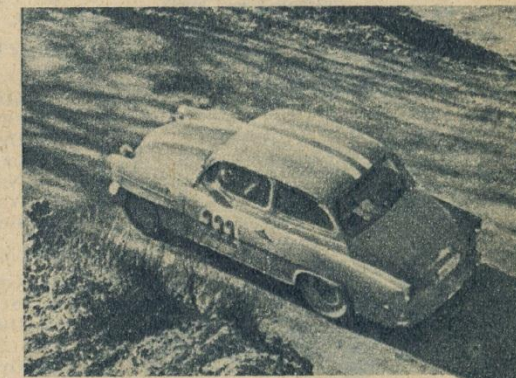
Némi meglepetést hozott még az utolsó gyorsasági futam, amelyen egy Falcon és egy Volvo a szénabálákban kötött ki, ennek ellenére Lungfeldnek sikerült Falconját az 5. helyről felhozni a 2. helyre. Külön figyelmet érdemel: az abszolút sorrendben az első tucat helyen nyolc svéd versenyzőt találunk. És még valamit: a Morris-Cooper elfoglalta az 1., 4. és 7. helyet. Nem rossz

eredmény. És hogy magunkat, osztrákokat se hagyjam ki, a kis Steyr-Puch kategóriagyőzelemmel dicsekedhet az 1000 km-es GT-osztályban.

ABSZOLÚT SORREND: 1. Hopkirk-Liddon, Anglia (Morris-Cooper) — 2. Lungfeld-Sager, Svédország (Ford) — 3. Carlsson-Palm, Svédország (Saab) — 4. Makinen-Vansson, Svédország (Morris) — 5. M. Carlsson-Wirth, Svédország (Saab) — 6. Trana-Lindstrom, Svédország (Volvo) — 7. Altonen-Ambrose, Finnország (Morris-Cooper).



Négy epizódkép: A kategóriagyőztes Carlsson és Palm Saab-kocsijukban — Bobek és Rieger a csehszlovák csapat egyik Skodájával. — A lengyel Bielak-Zasada pár a kis Fiat-600-assal. — A két Moszkvics-407 a célban



(MTI — Külföldi Képszolgálat, TASZSZ, Keystone és Ernst Wiese felv.)



17

GARNITURES POUR FREINS
ET EMBRAYAGES
—
EMBRAYAGES
—
COUPLEURS HYDRAULIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME FRANÇAISE DU

FERODO

CAPITAL 12.825.000 NF

R. C. SEINE 55 B 3096

SIÈGE SOCIAL :
64, AV. DE LA GRANDE ARMÉE
PARIS (17^e)

TÉL. : ÉTOILE 56-50 - 08-10
CH. POSTAUX PARIS 295-12

*A disposition le 31/1
Seul Mt*

FACTURE

CODE MAG. **11** x **542**

SAINT-OUEN, LE *30/1/64*

Vente au comptant à M

*De Lion Bouton
29, Rue National - Puteaux*

MOD. 02-20-40 - 12-80 IMP. LALLEMENT-CLICHY

N° DE CODE FERODO	DÉSIGNATION	QUANTITÉ	PRIX UNITAIRE	NET
	<i>de 2/5 du 30/1/64</i>			
404005 661	661 - 50x7	4 ^m 500	18,15	81,64
404005 281	18A - 50x7	4 ^m 500	17,86	80,34
				<u>162,04</u>

SAF DU FERODO
3, Rue Blanqui, SAINT-OUEN
30 JAN 1964
HALL DES VENTES

*Chèque Union des Pécunies
4 912 596*

3/4

MONTANT DE LA TAXE A LA VALEUR AJOUTÉE INCLUS

Tous nos prix unitaires comprennent la Taxe à la Valeur Ajoutée sauf cas de Prestation de Service. Dans ce dernier cas, nos prix unitaires ne comprennent aucune Taxe. Le régime de Taxes applicable à la vente ci-dessus est le suivant :

1	TAXE A LA VALEUR AJOUTÉE	2		3	TAXE DE PRESTATION DE SERVICE +
---	--------------------------	---	--	---	---------------------------------

Montant des Emballages consignés ou perdus

PROJECTEURS

CIBIÉ

R. C. SEINE N° 54 B 8262
R. PROD. 12.741 SEINE C. A.

NUMÉRO I. N. S. E. E.
2 6 3 . 7 5 . 0 0 8 . 0 0 0 1

TÉL. : VILLETTE 29-00 +

ADR. TÉL. : CIBIÉ-PARIS

C. C. POSTAUX PARIS N° 557-97

D.8766-

RB

SIÈGE SOCIAL : 17, Rue VALENTINE - BOBIGNY (Seine)
BUREAUX & USINE :

NOTRE N° DE COMMANDE		MR. ALEXANDRE IJATENKO, DIRECTEUR DE L'AUTO.MOTO CLUB CENTRAL DE L'U.R.S.S., 29 QUAI NATIONAL, PUTEAUX - ----- (SEINE)		FACTURE 259.710 BOBIGNY, LE 30. JAN 64	
VOTRE N° DE COMMANDE	QUANTITÉ	DÉSIGNATION	PRIX UNITAIRE	DOIT	TOTAUX
	6	OPTIQUES	66.70.22	9,40	56,40
	6	PROJECTEURS	38.83.07	21,10	126,60
	3	CUVELAGES	6.61.05	8,25	24,75
	3	OPTIQUES	4.50.23	12,10	36,30
	3	PORTES	5.63.02	5,30	15,90
	6	LAMPES	21.68	2,50	15,00
	6	-	22.94	1,35	8,10
	9	SUPPORTS ODE	7.00.04	3,60	32,40
				<u>315,45</u>	
		NET....			
		DONT T.V.A	20%	<u>63,09</u>	

VALEUR EN NOTRE RELEVÉ

IMPORTANT. - Les caisses doivent être adressées 17, rue Valentine - Bobigny. Elles doivent être retournées accompagnées de leur étiquette d'identification faute de quoi aucun avoir ne pourra être établi. Elles seront reprises pour 75 % de leur valeur débitée.

Les emballages carton ne seront pas repris.
En cas de contestation le Tribunal de la Seine est seul compétent.
Nos marchandises sont payables à Paris sans que nos traites ou l'acceptation de règlement puissent nuire à cette clause attributive de juridiction.
Nos marchandises sont emballées avec le plus grand soin et voyagent aux risques et périls des destinataires.
Nos débits sont établis aux prix en vigueur au moment de l'expédition.

Узрасходовано на машину №18
 Подлинное в. В. С.

Кроны 172 + 1.92 = 173.92 ≈ 174 кроны

Марки: 44.00
 28.00
 30.00

102 марки

67,7 л.
 0,64

2708
 4062
 78

Франки. 5860 ✓

Узрасходовано на бензин на машину №19

1. Чехословакия - 225 кроны + 172
2. Германия - 137.60 - 37.60 + 43
3. Франция - 208 40
4. Польские - 486.

32.40	18.40
74.00	68.50
102	45.50
208.40	32.40
+ 4.52	32.84
212.92	39.24

№31 Дмитриевский

Чехословакия + 258 кроны
 8.63
 266.63

Германия 44 DM. 70
 24
 67.
 38.12
 + 135 DM 70 → 100 марок
 2 42
 138.8

Франция 107.8 F. 12 → 100
 53
 40 60
 42
 242 F. 60
 + 3 37
 245 97 ≈ 246

наименование организации Ралли "Москва - Карло"

Квитанция приходному

ордеру № _____

Принято от И. Ушакин
 АВ

на бензин в сумме по 0-36 3146 205-75 руб.

за командировку в г. Прага с 16.03.1964 по 20.03.1964 в г. Прага в гостинице "Прага" за 3281 (три тысячи двести восемьдесят один) кран 295 30-56

Генеральный бухгалтер (старший) И. Ушакин

п. Вешторга, ул. Вак. № 255

20/3/1964г.

35285 - 63 16.635 3055-85

8000 4035.31

4.564.69 и т.р. на участие в ралли М. Карло.

А НАШИ ПАРТИИ?



Ю. ЛЕСОВСКИЙ СО СВОЕЙ МАШИНОЙ НА КОНТРОЛЬНОМ ПУНКТЕ В ВАРШАВЕ

ПОЛЬСКИЙ ЖУРНАЛ "МОТОР" ПИШЕТ, ЧТО ВСЕОБЩЕЙ СЕНСАЦИЕЙ ЯВИЛОСЬ УЧАСТИЕ В РАЛЛИ 5 СОВЕТСКИХ ЭКИПАЖЕЙ. "РУССКИЕ, ПРИНИМАЯ В ЭТИХ РАЛЛИ УЧАСТИЕ ВПЕРВЫЕ, НО СРАЗУ ВИДНО БЫЛО, КАК СОЛИДНО

ОНИ ПОДГОТОВИЛИСЬ К ЭТИМ ТРУДНЫМ СОРЕВНОВАНИЯМ. ЭТО МОЖНО БЫЛО ХОРОШО ВИДЕТЬ НЕ ТОЛЬКО ПО ПОДГОТОВКЕ МАШИН. О ФАКТЕ СЕРЬЕЗНОГО ВНИМАНИЯ К РАЛЛИ СО СТОРОНЫ НАШИХ ВОСТОЧНЫХ СОСЕДЕЙ ГОВОРИТ ТО, ЧТО ИХ ПЯТЬ МАШИН ШЛИ В СОПРОВОЖДЕНИИ ТРЕХ АВТОМОБИЛЕЙ ПРЕССЫ, ПАССАЖИРАМИ КОТОРЫХ БЫЛИ ТАКЖЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ СОВЕТСКОЙ АВТОПРОМЫШЛЕННОСТИ!"

ЖУРНАЛ ОТМЕЧАЕТ, ЧТО НА ВСЕХ СОВЕТСКИХ МАШИНАХ БЫЛИ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ ДЛЯ РАЛЛИ, ЦЕЛЫЕ БАТАРЕИ ДОБАВОЧНЫХ ФАР, ШИНЫ С ШИПАМИ. НА ДВУХ "ВОЛГАХ" СТОЯЛИ АНГЛИЙСКИЕ "РАЛЛИСТСКИЕ" СИДЕНЬЯ (ПО 17 ФУНТОВ ЗА ШТУКУ) С РЕГУЛИРОВКОЙ.

А ВОТ ЧТО ПИСАЛА 26 ЯНВАРЯ "Трибуна люду":
"АВТОМОБИЛИСТОВ ВСЕГО МИРА СИЛЬНО ЗАИНТЕРЕСОВАЛ ПЕРВЫЙ В ИСТОРИИ РАЛЛИ "МОНТЕ-КАРЛО" СТАРТ СОВЕТСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ И ГОНЩИКОВ.

ВСЕ СОВЕТСКИЕ ЭКИПАЖИ НЕ УЛОЖИЛИСЬ В ЛИМИТ ВРЕМЕНИ. БЛИЖЕ ВСЕГО К УСТАНОВЛЕННОМУ ЛИМИТУ ВРЕМЕНИ БЫЛИ "МОСКВИЧИ."

ПО МНЕНИЮ ЗАПАДНЫХ ОБЗРЕВАТЕЛЕЙ, ОБРАЩАЕТ НА СЕБЯ ВНИМАНИЕ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ ХАРАКТЕР ПЕРВОГО СТАРТА СОВЕТСКИХ ЭКИПАЖЕЙ. КАК ЭТО УЖЕ БЫВАЛО В ДРУГИХ ВИДАХ СПОРТА — ВИДИМО ПРИ ПОСЛЕДУЮЩИХ ПОПЫТКАХ СОВЕТСКИЕ СПОРТСМЕНЫ ОКАЖУТСЯ ПРОТИВНИКОМ, С КОТОРЫМ БУДЕТ ТРУДНО БОРОТЬСЯ."



Suszkow i Szawellew zameldowała się na Placu Defilad w Warszawie jako pierwsza załoga radziecka

СУЧКОВ И ЩАВЕЛЕВ НА КОНТРОЛЬНОМ ПУНКТЕ В ВАРШАВЕ

SovietRally.ru

Russia. Moscow. Tel.: +7 (901) 5555-412