

СОВЕТСКОЕ РАЛЛИ



ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ 2012: тысячи километров под колёсами раллийных "Москвичей"

Последняя
спортивная
классика завода

Экспозиция музея
на каждом
бивуаке

Более трех тысяч
километров без
единой поломки



ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

ВАШИ ДОКУМЕНТЫ	
Последние предстартовые процедуры	2
СТАРТ ДАН!	
И снова в бой! Покой нам только снится	4
ПО ИЗВИЛИСТОМУ КРУГУ	
Музей на бивуаке	6
СТЕПЬ ДА СТЕПЬ КРУГОМ	
Здравствуй, Калмыкия!	8
ГОРОД ШАХМАТ И НЕ ТОЛЬКО	
Радужная встреча	10
НА БИВУАКЕ	
Быт российских спортсменов	12
ФИНИШНАЯ ПРЯМАЯ	
Дорогу осилит идущий	14
ЗАХОДИТЕ ГОСТИ ДОРОГИЕ	
Живая история	16
ВОЗВРАЩЕНИЕ ДОМОЙ	
Из Майкопа в Москву	18
ЭКИПАЖИ	20

Дорогие друзья!

В этом выпуске журнала мы расскажем Вам о нашей поездке на ралли "Шёлковый путь" на автомобилях "Москвич-2140 SL Ралли" и "Москвич-2137". Основная цель поездки - популяризация истории отечественного автомобильного спорта. Оба выбранных автомобиля, как впрочем и все, что находятся в музее истории советского ралли, не просто на ходу, но и в состоянии сами, "своим ходом", пройти всю дистанцию. Согласитесь, интересная идея организовать своеобразный "музей на колесах". Дело в том, что более сорока лет назад эти автомобили участвовали в сложнейших ралли-марафонах "Лондон-Сидней" протяженностью 16 000 км в 1968 г., "Лондон-Мехико" протяженностью 26 000 км в 1970 г., "Тур Европы", протяженностью 14 000 км в 1971 г. и финишировали во всех, доказывая высочайшую надежность советских автомобилей "Москвич". А об этом забыли, или попросту не знали... Грустно.

Поэтому, было принято решение показать и доказать, что автомобили "Москвич" в состоянии и сегодня проходить тысячи километров "своим ходом" и притом, даже без поломок. Ралли "Шёлковый путь" - самое престижное, сложное и самое протяженное автомобильное соревнование в России, а это значит, что автомобили увидят не только российские, но и иностранные спортсмены, а также журналисты и зрители. Очень хочется, чтобы люди знали свою историю!

Разумеется на исторических автомобилях мы не будем принимать участие в соревнованиях на скорость. Всю трассу нам предстоит пройти по маршруту "ассистанс", отличительная особенность которого - отсутствие скоростных участков. Мы будем останавливаться в различных точках, для того, чтобы автомобили могли увидеть не только на бивуаках, но и на трассе ралли. Специально для показа на бивуаках, была подготовлена уникальная кинохроника, рекламные материалы и коллекционные масштабные модели автомобилей "Москвич-2140 SL" - небольшой подарок местным зрителям, которые будут встречаться на нашем пути.

Кирилл Кириллов

ВАШИ ДОКУМЕНТЫ ...



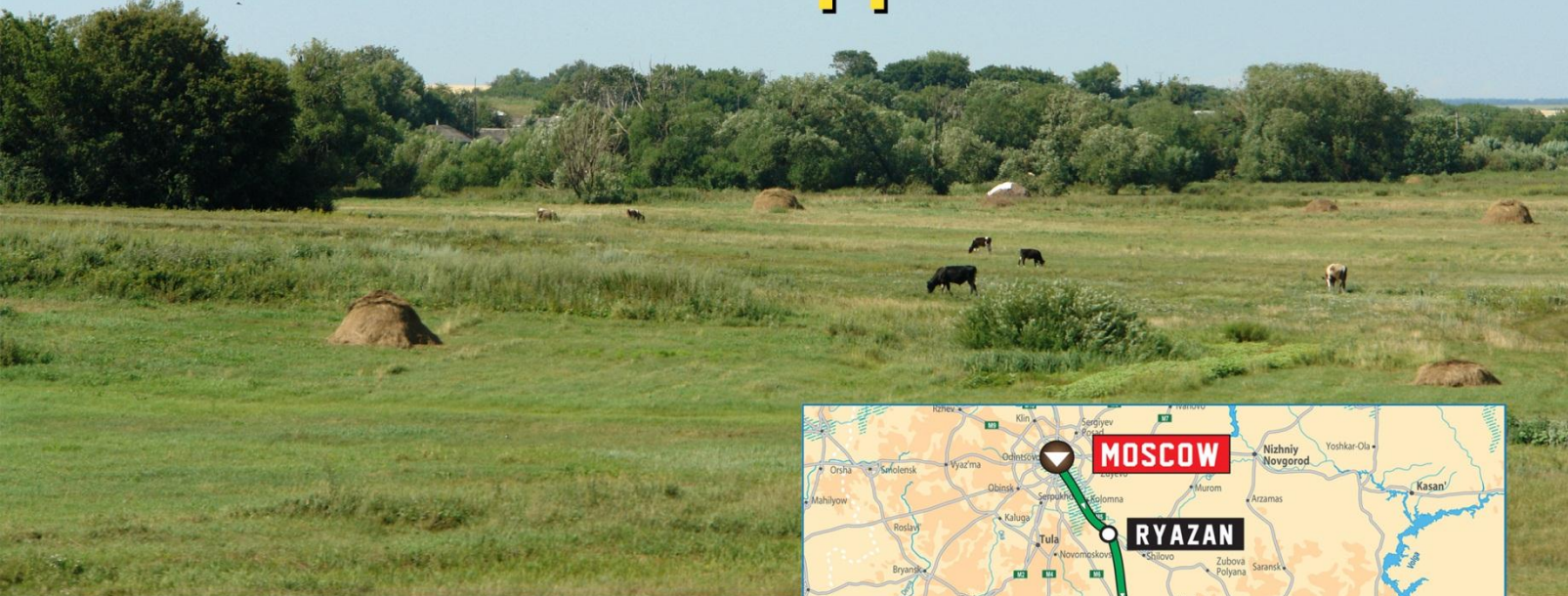
Музей истории советского ралли принимал участие в ралли "Шёлковый путь" в зачете "Рейд". Это означает, что нам предстоит пройти всю трассу ралли по маршруту "ассистанс", основной отличительной особенностью которого является отсутствие скоростных участков. Следовательно, раз мы будем двигаться только по дорогам общего пользования, необходимости приезжать на техническую инспекцию у нас не было и последний вечер перед ралли автомобили провели в музее, а нам же предстояло пройти только процедуру регистрации, получить специальные отличительные браслеты и можно двигаться в путь.

Последние предстартовые процедуры

Любое мероприятие начинается с регистрации участников. Естественно, не исключение и ралли "Шёлковый путь". Для того, чтобы вместить такое огромное число участников понадобилась немаленькая площадка. Идеальный вариант для этих целей - спорткомплекс "Лужники". Участники приехали с раннего утра, что не удивительно - после регистрации предстояло пройти ещё и техническую инспекцию. Комиссары очень серьёзно и внимательно осматривают автомобили участников, так что лучше быть готовыми заранее. Кто-то выполняет последние регулировки перед предстоящим стартом, кто-то исправляет обнаруженные дефекты. Так или иначе, кто-то раньше, кто-то позже, но все участники прошли эти предстартовые процедуры и отправились в закрытый парк на Красную площадь. На следующий день их ждал старт.



СТАРТ ДАН!



"И снова в бой! Покой нам только снится."

Первый день ралли для нас проходил по параллельному маршруту. Дело в том, что было принято решение участок от Москвы до Волгограда разделить на два равных участка и первую остановку сделать в Тамбове. В отличие от всех остальных участников, которые стартовали вечером с Красной площади и останавливались на ночевку в Рязани, мы имели возможность выехать ещё утром и тем самым проехать большее расстояние в первый день, чем все остальные. Стартовав во второй день из Тамбова, мы практически сразу же оказались на одной трассе с участниками, которые к тому времени уже успели преодолеть порядка трех сотен километров от Рязани. По дороге на Волгоград их ждало дополнительное соревнование в ходе ралли - скоростной участок. Не остались в стороне и мы. Приехав на первую "точку" (стартовую), мы припарковали автомобили и устроили первую небольшую экскурсию для "местных". Время хватило и на то, чтобы пообщаться со зрителями и на то, чтобы посмотреть старт. Средняя скорость в этот день с уче-

том всех остановок была для нас комфортной - порядка 75-80 км/ч. Так что мы успели ещё и на финиш этапа, где нас также встречала местная публика доболе знакомыми всем вопросами: "что?", "где?" и "когда?".
Первый бивуак в Волгограде. Предстоит проделать ещё небольшой путь до первой стационарной перевалочной точки нашего выездного музея. Ещё часок - другой и мы на финише дня. Выбираем свободное место и разбиваем лагерь. Благо помощников было много - местный клуб "авто-ретро" организовал на бивуаке свою экспозицию. Так что вот вам и первые зрители и помощники. Гости бивуака так же не проходили мимо. Особенно, интерес к спортивным "Москвичам" был у местной молодёжи, которая не могла оторваться от машин буквально до глубокой ночи. Кроме автомобилей, зрители могли увидеть и уникальную кинохронику тех лет и посидеть за рулем. Так что создавалось полное ощущение погружения в прошлое.



ПО ИЗВИЛИСТОМУ КРУГУ



Музей на бивуаке

Как и полагается, утро на бивуаке начинается с рева моторов - участники готовятся к старту, механики заканчивают последние регулировки, а на выезде с бивуака выстраивается колонна автомобилей. Начиная с этого дня гонщики будут стартовать по результатам, показанным ранее. Техническая инспекция проверяет нет ли в автомобиле каких-либо небезопасных вещей. Так в одном грузовике под ногами механика оказалась упаковка с питьевой водой - нарушение. На спецучастке она будет просто "летать" по салону. Решение - изъять. Предусмотрительные камазовцы для этих целей соорудили специальные баки, расположенные за кабиной. Из них вода по специальным трубкам поступает к гонщику. Удобно и безопасно.

Для нас этот день был днем отдыха - ехать никуда не надо и музей остался на бивуаке принимать гостей и просто проходящих мимо зрителей. Место финиша было неподалеку от бивуака - можно было дойти пешком. Туда мы с Андреем Чудаковым и



направились. Вот финиширует экипаж Эдуарда Николаева и всем сразу становится ясно, что нужно отойти подальше. Оператору "Первого канала", видимо, пришлось сдавать одежду в химчистку - за сто метров до финиша была лужа. Но разумеется, красочные кадры дорожке. В течение ближайшего часа финиширует ещё порядка пятнадцати автомобилей. Жалко, что не успеваем посмотреть всех - пора возвращаться на бивуак. Да и потом, возвращение автомобилей и первый ремонт не менее зрелищное событие, чем финиш.

А что же происходит у нас в лагере? Работа идет полным ходом. Местные телекомпании с удивлением спрашивали: "Что это такое?". Помните как у Райкина: "Вижу, что обман, но не сразу понял, что



оптический." Первая мысль: "Местный клуб? Стрит-рейсинг? Но что-то не очень похоже. Тогда что же это?". Да, автомобильная грамотность в нашей стране, к сожалению, далеко не идеальная, а что касается истории своей страны - практически нулевая. Для многих "Москвич" - автомобиль для перевозки арбузов и картошки или своеобразная "лошадка" для деревни, ну уж никак не спорт. Объясняем журналистам, что это московский музей, спортивные автомобили "Москвич", которые приехали к вам в Волгоград своим ходом. Это уже само по себе вызвало большое удивление. Трудно предположить, во сколько раз оно увеличилось, когда они узнали, что "Москвичи" не отправляются отсюда домой на эвакуаторах, а планируют продолжить ралли до самого финиша, а потом, опять же, своим ходом (!) вернуться обратно в Москву. "И они выдержат?", - спрашивает ведущая. "Надемся!", - отвечали мы. "Ведь мы везём с собой ещё один автомобиль в разобранном виде", - но кроме шуток, как вы думаете, если "Москвичи" проходили и 16000 км от Лондона до Сиднея, и 26000 км от Лондона до Мехико в 1968 и 1970 г. соответственно, а ведь были ещё и другие масштабные ралли... Как говорят русские "No comments"...



СТЕПЬ ДА СТЕПЬ КРУГОМ...



Здравствуй, Калмыкия!

Трассу от Волгограда до Элисты просто невозможно описать словами. Это надо видеть! Бескрайние степи, дорога уходящая за горизонт, никого вокруг... и вдруг, откуда не возьмись, на обочине корова! Как она здесь очутилась, видимо одному Богу известно. Едем дальше - пусто, а посередине поля вкопаны автомобильные покрышки. Это такой "ландшафтный дизайн", но вот кому они здесь нужны - загадка. Самое главное двигаясь по трассе - не заснуть. Однообразный пейзаж сильно рассеивает внимание. Кажется, будто стоишь на месте, и только изредка проезжающие встречные машины как-то оживляют внимание. До Элисты мы добрались достаточно

быстро. На бивуаке участников практически не было и мы могли выбрать любое понравившееся нам место для того, чтобы разбить лагерь. Думать долго не пришлось, мы расположились посередине бивуака недалеко от хорошо всем известного и самого посещаемого места. Кто-то по дороге туда, кто-то на обратном пути, но практически все задерживались возле наших "экстравагантных" автомобилей. Местные детишки просили посидеть за рулём, журналисты расспрашивали о музее, а участники "Шёлкового пути" интересовались, в первую очередь, "начинкой" автомобилей. Впрочем не будем забегать сильно вперед - количество гостей было настолько большим, что этому будет посвящен отдельный раздел журнала. Но об этом чуть позже...





ГОРОД ШАХМАТ И НЕ ТОЛЬКО...



Радужная встреча

Первый день в Элисте прошел очень весело. Сразу было видно - тебя здесь ждут. Местные жители в национальных одеждах, народные танцы и песни - все это настраивало на весёлый лад. Но превзошёл все наши ожидания верблюд Вася - он был главным героем на бивуаке и центром всеобщего внимания. Кульминацией этого праздника стал самый настоящий ливень, продолжавшийся всю ночь. Дорогу размывало так, что не каждый грузовик проедет, участникам приходилось вытаскивать друг друга из размывших канав. Так что на утро мы вынуждены изменить место стоянки автомобилей и перевезти их из этого импровизированного болота во вторую часть бивуака, что не на земле, а на бетоне аэродрома, как раз рядом со столовой - вторым самым посещаемым местом на бивуаке.

В связи с прошедшими дождями, организаторы соревнований приняли решение отменить часть спецучастка и проехать остаток в дорожном режиме. Накануне мы определили себе место в тридцати километрах от финиша, где было бы можно понаблюдать за участниками. Такое расстояние пешком не пройдешь. Поэтому, один автомобиль остался на бивуаке, а техничка повезла нас "на точку". Вот только обидным оказалось то, что эта "точка" находилась после финиша скоростного участка и автомобили двигались мимо нас в дорожном режиме. Возвращаемся на бивуак. Тут же толпа зрителей и участников просто "оккупирует" наши машины. Складывается такое впечатление, что с каждым последующим днём на бивуаках интерес с современных спортивных автомобилей все больше переключался на "старенькие" советские раллийные "Москвичи". Приятно.





НА БИВУАКЕ

Быт российских спортсменов

Для нас бивуак мысленно делился на две главные части: нашу и организаторскую. Наш лагерь помимо автомобилей представлял собой ещё и передвижной дом, устанавливаемый в чистом поле. Большая палатка площадью порядка тридцати квадратных метров делится на три части: два спальных отсека и гостевая зона, которая в свою очередь, была оборудована диваном, столом со стульями и даже телевизором. Конечно в таком доме нам был не страшен ни сильнейший дождь в Элисте, ни холодные степные ночи, ни всевозможные прочие "капризы природы".

Гостей было где принять - пожалуйста, присаживайтесь на диван, посмотрите старую советскую кинохронику завода АЗЛК и автомобилей "Москвич". Демонстрировались уникальные записи сборки автомобилей на заводе, участия в сложнейших ралли-марафонах, современные ретро-мероприятия, как например, ралли "Золотое кольцо" - русский аналог знаменитой итальянской гонки "Mille Miglia", а также скоростные сравнительные тесты автомобилей "Москвич" и "Лада", которые проводил известный автомобильный журналист Андрей Леонтьев.

Вся остальная инфраструктура на бивуаке была устроена организаторами ралли. И не могу не отметить - на высшем уровне! Придаться практически было не к чему, да у нас и такой задачи не стояло. Всё начиная от туалета и душа до столовой и бара - первый класс. Великолепное питание из трех блюд, всевозможные десерты, а в перерывах - мороженое и фрукты без ограничений.

Отдельная очень важная часть - медицинская служба. Бригада врачей всегда готова прийти на помощь - самое современное и профессиональное оборудование, квалифицированный персонал, стерильная чистота, быстрота и качество - все было сделано превосходно.





Дорогу осилит идущий

Накануне организаторами было принято решение: ралли "Шёлковый путь" финиширует в Майкопе. Причиной тому стало наводнение в Краснодарском крае, произошедшее несколько дней назад. Печальная новость, но ничего не поделаешь. Двигаемся в путь. Последний этап оказался на удивление легким. Единственный дискомфорт, как впрочем и на всей предыдущей дистанции, это большое количество фур, которые двигаются очень медленно, а обогнать их можно только по встречной полосе. Въезжаем в Майкоп. Центральная улица "как струна" проходит через весь город. Последняя пара километров, и вот он - финиш. Заезжаем на бивуак, разбираем лагерь. К сожалению, сегодня наш музей будет работать только "для своих" - зрителей не

пускали. Зато, участники и организаторы, которые наконец-то после гонки смогли расслабиться, были частыми гостями в этот день. Финальный бивуак выгодно отличался от предыдущих - представьте себе, на улице жара под 40° С, а тут вам пара бассейнов с холодной водой, - сразу видна забота организаторов. Нельзя не заметить и бар с прекрасным холодным немецким и чешским пивом (на прошлых бивуаках было только российское пиво местного розлива). Тут же напротив была установлена сцена, где и проходило награждение. Победителем ралли в зачете грузовиков стал экипаж Айрата Мардеева, а среди легковых автомобилей - экипаж Бориса Гадасина. Сразу после награждения в наш лагерь пришли одни из самых почетных гостей, которых можно было себе только представить. Переворачиваем страницу...





ЗАХОДИТЕ ГОСТИ ДОРОГИЕ



Живая история

Приятно отметить, что интерес к советским "Москвичам" превзошел все наши ожидания, гостей было действительно очень много: пилоты, штурманы, механики, организаторы, руководство местной полиции и МЧС, представители прессы, да и просто мальчишки и девчонки, которым было интересно. Среди самых почетных гостей были: Пьер Лартиг - 4-х кратный обладатель кубка мира по ралли-рейдам, 3-х кратный победитель "Дакара", Фредерик Лекиен - представитель оргкомитета гонки в Европе, Стефан Ле Бай - профессиональный составитель дорожных книг, Изабель Патиссье - единственная пилотесса на ралли, - и Тьерри Дели-Зотти - её штурман, Айдар Беляев и Сергей Савостин (команда "Камаз-мастер") и многие многие другие...





ВОЗВРАЩЕНИЕ ДОМОЙ



Из Майкопа в Москву

Ралли закончилось, пора возвращаться в Москву. Говорят, домой возвращаться легче. Так оно и есть. Однако нас не покидало ощущение, что ралли ещё продолжается. Кажется, что там впереди на финише очередного дня тебя ждёт бивуак, знакомые и зрители. Да, как всё быстро закончилось...

По дороге домой мы приняли решение сделать две остановки - в Ростове-на-Дону и Воронеже. Таким образом, маршрут был разбит на три равные части в среднем по 500 км каждая. С каждым днём "Москвичи" ехали все лучше. В последний день был поставлен своеобразный рекорд за всю поездку. Хотя мы ехали не торопясь, останавливались на дозаправки и обед, средняя скорость составила порядка 87 км/ч, а рекорд максимальной скорости был зафиксирован на техничке "Москвич-2137" с помощью установленного электронного оборудования - 132,8 км/ч! И это при снаряженной массе почти две тонны! А говорят "Москвич" плохо едет. Наш ответ прост, как в хорошо известном анекдоте: "Не любите кошек? Вы просто не умеете их готовить!"





АЛЕКСАНДР КИРИЛЛОВ
руководитель проекта,
пилот



КИРИЛЛ КИРИЛЛОВ
директор музея,
штурман



АНДРЕЙ ЧУДАКОВ
штурман, механик,
журналист



СЕРГЕЙ ШИПИЛОВ
пилот, механик



ИГНАТ ШИПИЛОВ
штурман



SovietRally.ru

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