

# СОВЕТСКОЕ РАЛЛИ

## SILK WAY RALLY 2013: ЖАРКО КАК НА ДАКАРЕ

Листаем страницы истории  
ралли "Тур Европы 1971"  
*стр. 6*

Бивуак: город,  
который не спит ...  
*стр. 18*

Приключения  
начинаются  
*стр. 14*



МАРШРУТОМ ASSISTANCE







# ПОДГОТОВКА К ЮБИЛЕЙНОМУ СТАРТУ



**Пятый выпуск марафона "Шёлковый путь"**

По сложившейся традиции, ралли "Шёлковый путь" встречало участников на стадионе Лужники, где им предстояло пройти административную проверку и техническую инспекцию. Здесь же участники получают специальные приборы, которые помогут им в любой момент оставаться на связи с организаторами в ходе всего ралли. Кто-то выполняет последние регулировки перед предстоящим стартом, кто-то изучает маршрутные документы, но большинство экипажей используют время в Лужниках, что бы посмотреть на автомобили соперников или просто пообщаться со старыми друзьями. Поскольку наш "музей на колёсах" участвует в ралли в зачёте "Рейд", то и представлять автомобили технической инспекции нам было не нужно. Административную проверку мы прошли быстро и отправились знакомиться с участниками. Были приятно удивлены, что количество российских автомобилей в этот раз было больше по сравнению с прошлым годом. Хоро-



шо знакомая по прошлому году команда "За Рулём", в этот раз принимала участие в ралли уже на трех отечественных автомобилях "ГАЗель". Под номером "205" к старту готовился экипаж на автомобиле "Нива", состоявший из двух девушек, которые не побоялись бросить вызов такому тяжёлому марафону. А ещё в зачёте грузовиков, помимо хорошо всем известных "Камазов", был замечен наш грузовик "Садко", который готовился стартовать под номером "326". По окончании всех предстартовых процедур, участники отправились к месту старта на Красную Площадь. Там был организован очень красивый концерт, по завершении которого прошла торжественная церемония старта. Вечером того же дня участники вернулись обратно в Лужники. Автомобили уйдут на дистанцию завтра рано утром.



БОЛЕЕ ЗА НАШИХ



АВТОМОБИЛИ | 05.07.2013



### Более сорока лет назад

Автомобиль LADA 1200 RALLYE был построен к сорокалетнему юбилею ралли «Тур Европы 1971» в 2011 году. По прошлому году нам стало ясно, что иностранные участники и журналисты (в первую очередь французы) среди всех советских автомобилей больше всего знают о «Ладе». Тогда, сорок лет назад, наши автомобили очень хорошо продавались за границей и даже использовались иностранцами для участия в ралли. Именно поэтому, для участия в марафоне «Шёлковый путь» был выбран именно этот автомобиль. Да и рассказать о нём есть что: тогда, в 1971 году советская команда взяла золотой и серебряный кубки ралли, а один из трех автомобилей «Лада» под управлением Каститиса Гирдаускаса и Улдиса Мадревица занял второе место на подиуме.

Наш автомобиль, также как и раньше, выходит на старт в абсолютно стандартной комплектации, включая оригинальную резину. Ровно на таких автомобилях советские гонщики преодолели 14 000 км по дорогам 16 стран «Тура Европы» в 1971 году. Это было одно из самых высоких спортивных достижений советского автоспорта. Конечно, после этого неудивительно, что наши «Лады» пользовались таким успехом за рубежом. Тем более, что комплектация автомобиля была абсолютно идентичная той, что предлагали дилеры. Исключением являлись каркас безопасности, дополнительные фары и рекламные наклейки. Безусловно, ралли «Тур Европы» 1971 г. можно назвать одним из сложнейших соревнований двадцатого века! Предлагаем Вашему вниманию статью из журнала «За Рулём», посвященную этому событию. Переворачиваем страницу ...



### La Coupe d'argent du rallye «Tour d'Europe 71»



Любому автомобилю, а тем более спортивному автомобилю на трассе ралли, может понадобиться помощь. За участниками ралли «Шёлковый путь» едут много современных техничек. Наш автомобиль - исторический, а значит и техничка должна быть соответствующей. Автомобиль LADA 1500 RS COMBI прекрасно подошёл для этих целей. Кузов «универсал» позволил помимо некоторого количества запасных частей, загрузить ещё и практически весь наш

лагерь. Ну и поскольку автомобиль «Лада» и сегодня является одним из самых популярных в России, запчасти для него можно найти практически в любом месте. Это избавило нас от необходимости ставить на крышу багажник и брать с собой такое большое количество запчастей, как мы брали в прошлом году для «Москвичей». Сам же автомобиль также является практически стандартным, за исключением разве что усиленной подвески.





14 000 км по территории 16 стран  
Впервые в программе тура — дороги Советского Союза  
Блестящий успех дебютантов: «Золотой кубок» — у «москвичей-412», серебряный — у автомобилей «Жигули», К. Гирдаускас — У. Мадревиц — второй экипаж ралли

Автомобили участников соревнований в закрытом парке.

Фото Ю. Шаламова

# «ТУР ЕВРОПЫ»

Авторалли «Тур Европы», организатором которого является АДАК — самый крупный автомобильный клуб ФРГ, имеет уже пятнадцатилетнюю историю. В минувшем году в этих соревнованиях впервые приняли участие советские гонщики. Они стартовали на пяти «москвичах» производства АЗЛК и Ижевского завода и трех автомобилях «Жигули», дебютировавших на международной арене. Таким образом, «Тур Европы» стал первым серьезным спортивным испытанием сразу для трех советских автозаводов.

Старт участникам давался в западно-германском городе Эрбахе. Затем трасса проходила по территории Дании, Норвегии, Швеции, Финляндии, СССР (Выборг — Ленинград — Москва — Минск — Брест), Польши, Чехословакии, Венгрии, Румынии, Болгарии, Турции, Греции, Югославии, Италии, Австрии и ФРГ. Всего дистанция составляла около 14000 ки-



Последние напутствия получает К. Гирдаускас.



Экипаж под номером 52 — Ю. Лесовский и В. Ржецкий перед финишем в Москве.



Утром перед стартом тысячи москвичей пришли проводить участников соревнований.



Ремонт в пути — дело малоприятное. Но в ралли все случается.

лометров. Главное отличие этого ралли состоит в том, что его трасса проложена по обычным дорогам с интенсивным движением, легенда заранее не выдается, и это повышает роль штурмана.

Трасса на этот раз была очень трудной: снег и гололед преследовали гонщиков на большей части пути. Из 51 стартовавшего экипажа на финиш прибыло 39, в том числе все три, выступавших на волжских автомобилях, и четыре на «москвичах». Можно считать, что и «москвичи» закончили ралли в полном составе. Ведь причиной превышения допустимого опоздания на финише экипажем Э. Сингуринди — Л. Морозов были не технические неполадки и не нарушение спортивного регламента, а расследование дорожно-транспортного происшествия, в котором они были не причастны, вызвавшее задержку спортсменов в Греции.

Советские автомобили вновь продемон-

стрировали свои отличные ходовые качества, надежность и выносливость. Их экипажи заслуженно завоевали два главных приза — «Золотой кубок» за лучший результат команды из четырех экипажей («москвичи») и «Серебряный кубок» — за лучший результат команды из трех автомобилей («Жигули»). Позади остались машины таких всемирно известных фирм, как «Форд», «БМВ», «Волво», «Фольксваген» и другие.

Большого успеха добились наши гонщики и в личном абсолютном зачете. Советский экипаж в составе К. Гирдаускаса и У. Мадревица («Жигули») занял второе место, проиграв только опытным гонщикам из ФРГ, выступавшим на «Опель-Кадетте 1900-ралли» с двигателем мощностью более 120 л. с.

Мне довелось быть свидетелем того, как Гирдаускас вел свой автомобиль на скоростном участке в горах Болгарии.

Средняя скорость была задана в 84 км/час, а туман стоял такой, что в 30—40 метрах ничего не было видно. Кестутис управлял машиной просто виртуозно, ничего подобного не показал ни один из прошедших перед ним экипажей.

Высокое мастерство продемонстрировали и другие наши спортсмены: Я. Лукьянов и А. Карамышев, Е. Андреев и В. Кислых, Л. Потапчик и Г. Хольм, В. Бубнов и А. Печенкин, А. Ипатенко и Э. Лифшиц, Ю. Лесовский и В. Ржецкий. Вновь, как и в марафоне Лондон—Мехико, им не раз пришлось приходиться на выручку экипажам из других стран, попавшим в аварию. Успех советских гонщиков в «Туре Европы» с полным правом делит коллективы АЗЛК, Ижевского, Волжского и Уфимского моторного заводов, которые готовили машины к трудному испытанию.

Р. ЧЕРТОВ, заслуженный тренер СССР

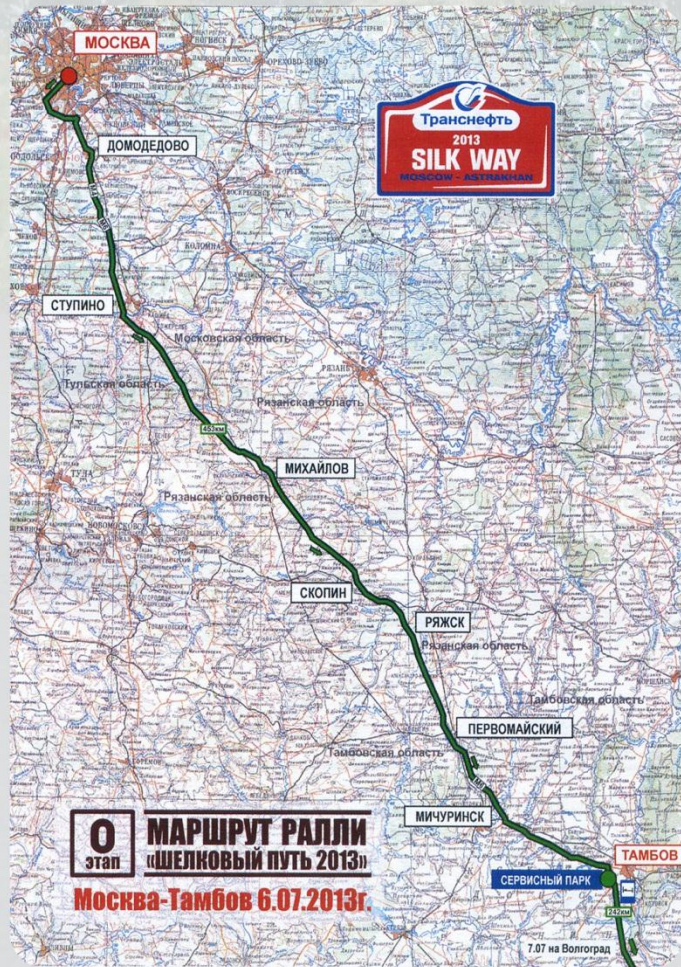




# НУЛЕВОЙ ЭТАП

Курс на ЮГ!

С самого начала нашего пути мы столкнулись с проблемой. Уже на выезде из Москвы, где было ещё не так жарко, мы "встали в пробку" и заметили, что мотор сильно греется. Что делать, исторические автомобили не рассчитаны на жару, - включаем печку. Одна надежда на то, что после выезда из Москвы, на трассе будет обдувать встречный ветер и температура придёт в норму. Поехали. Чем дальше - тем жарче. В салоне уже около 40°. Печку выключать нельзя - "вскипим", но главное, чтобы температура мотора была в норме. Дорога до Тамбова была не столько протяженная, сколько утомительная. Поскорее бы добраться до гостиницы и отдышаться. Однако, сначала надо было заехать на финиш нулевого этапа ралли. За 15 км до Тамбова был организован палаточный лагерь для автомобилей, своеобразный минибивуак. Дело в том, что в первый день СУ не было, ремонт не предвиделся и участники после ночёвки в гостиницах отправились на второй день в Волгоград. По дороге их ждали первые спецучастки...







# А ВОЛГОГРАД!

А дорога серую ленту вьётся...

Второй день марафона "Шёлковый путь" встретил нас ещё большей жарой: 40° на улице и 45° в салоне автомобиля. Естественно, едем со включенной печкой. Кстати говоря, многие гонщики устанавливают в свои спортивные автомобили кондиционеры. Конечно, это снижает мощность двигателя, но иначе практически невозможно. Тем более, не будем забывать, что гонка достаточно протяженная и каждый участник должен правильно рассчитывать свои силы. Однако у нас автомобиль исторический, ни о каких кондиционерах и речи быть не может, вот печка, - пожалуйста. Едем и греемся. Почти как в сауне, скажем так, - "тепло". Может, конечно, и не слишком жарко, зато греться можно весь день. Ну а кроме шуток, мы хорошо смогли представить себе как ездили марафоны в советское время наши гонщики - так же как и мы, с печкой. Как хорошо сказал известный автомобильный журналист Андрей Леонтьев: "Тогда люди были "железные", - трудно не согласиться, особенно если представить себе, что ехать в таких условиях приходилось далеко не одну неделю. По дороге заезжаем ненадолго посмотреть первый спецучасток, и продолжаем держаться на намеченного курса на Волгоград. Вот и бивуак. Ставим палатку и отправляемся на ужин. До завтра!







# МОСКВА — ВОЛГОГРАД

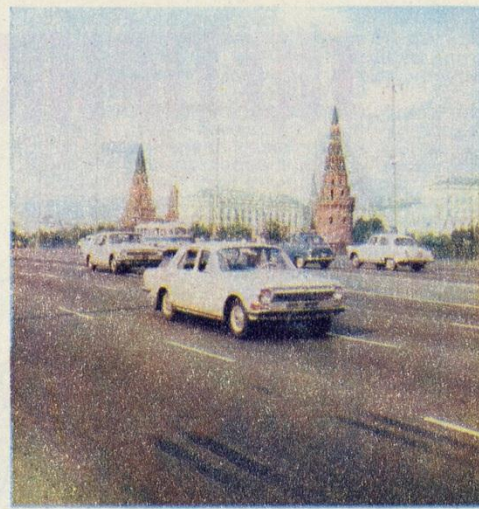
Журнал «За рулем» представляет новую автомобильную дорогу

Говорят: дорога — это жизнь. В высшей степени справедливая мысль. Широкое строительство современных благоустроенных автомобильных дорог стало одним из важнейших дел Советской власти. Мы начинали практически с нуля, а сегодня в стране только дорог с твердым покрытием около 700 тысяч километров. Накануне юбилейного года вошло в строй еще несколько новых автомагистралей, и редакция решила подробно рассказать о них.

Для начала выбрали дорогу Москва — Волгоград — в год 60-летия Октября многие туристы захотят посетить места, связанные с историей молодого Советского государства, и среди них, конечно, легендарный город-герой Волгоград.

Редакция направила на новую дорогу свою бригаду. Вот материал, который был собран ею в этой поездке.

Почти всю интересующую водителей и пассажиров путевую информацию, собранную бригадой журнала, читатели найдут на помещенной здесь схеме дороги, где уже известные дорожные знаки дополнены такими, как «Пост ГАИ» (впервые встречается на 28-м километре), «Магазин» (55-й километр), «Мойка автомобилей» (961-й километр), а пункты питания разделены на «Ресторан» (32-й километр) и «Кафе-столовая» (55-й километр). А на стр. 15 члены бригады делятся некоторыми впечатлениями от поездки, дают несколько общих советов.



МОСКВА



Колесоотбойный брус ограждает дорожное полотно на насыпях и других опасных участках.



Участок дороги в Тамбовской области.



Мотель «Русь».



Переходно-скоростная полоса и автобусный павильон в Воронежской области.



Схемы развязок встречаются перед всеми крупными пересечениями трассы.





*“Испытание будет трудным как для признанных лидеров, борющихся за призовые места, так и для любителей, которым просто важно доехать до финиша. Для опытных экипажей участие в ралли «Шелковый путь» - это возможность проверить свое мастерство на интересных маршрутах, а для новичков весьма демократичный способ влиться в большой мировой раллийный клуб единомышленников.”*

*Семён Семёнович Якубов*





### СУ-2А «Сталинградский котёл»

В этом году мир празднует 70-летие Великой Сталинградской битвы. Этот день гонки пройдёт по местам грандиозного сражения и станет посвящением подвигу советских солдат спасших мир от фашизма. Старт этапа состоится в двух километрах от бивуака. После старта маршрут делает петлю в сторону города Калач-на Дону. Многие напоминают о днях героического сражения Второй мировой войны. Осыпавшиеся окопы, воронки, провалы блиндажей. Первая часть трассы длиной до 80 км это среднепересечённая местность с красивыми балками и оврагами. Дороги быстрые чередуются с более медленными. После пересечения водного канала по дамбе маршрут проходит в узкой зоне между рекой Дон и магистральной железной дорогой. Постепенно гонщики через песчаные дороги различной сложности вырываются на простор в пустынную зону дюн. В центре песков несколько опасных проходов с обрывами. Через 5 километров еще одна зона "диких" песков. Обрывистые и опасные дюны, вертикальные песчаные стенки и откосы. Далее красивый пилотажный участок для истинных любителей крутить руль и заложить красивый вираж. Финишная часть проходит в объезд нескольких местных посёлков, дороги вновь песчаные и хорошо читаются...



### СУ-2В «Вдоль волжских утёсов»

И снова гонка, теперь это новый СУ-2В длиной около 120 километров. Настоящий слалом по обрывистым волжским берегам и балкам с долинами. Трасса всё время петляет, поднимаясь вверх и спускаясь вниз. Часть трассы проходит по открытым горным породам: гравий, галька, известняк. На перегибах дороги закрытые и невидимые трамплины и подбросы. Настоящий гоночный драйв в предверии завтрашнего выхода в открытую астраханскую пустыню.



“ДАКАР” НА 100 ПРОЦЕНТОВ !



AMORE - AMORE... А ПЕСОК - ПЕСОК...





# БИВУАК: ГОРОД, КОТОРЫЙ НЕ СПИТ...



НОЧНАЯ ЖИЗНЬ НА БИВУАКЕ

ON-LINE ДНЕВНИКИ С ТРАССЫ



### Круговой этап

Наступил первый день отдыха для участников в зачёте "Рейд". Мы можем отдохнуть и обсудить дальнейшие планы. В этом году наш музей освещал своё участие в марафоне в режиме ON-LINE. Каждый день выходили видео дневники и фоторепортажи, посвященные участию наших экипажей. Сегодня можно рассказать о бивуаке. Действительно, это город, который не спит. Ночная жизнь идёт полным ходом, механики ремонтируют вышедшие из строя агрегаты, выполняют необходимые регулировки перед предстоящим стартом следующего дня. Ночью температура на бивуаке падает до 25°-30°, а вот днём был поставлен просто рекорд - в тени было за сорок градусов. На солнце - сорок пять! Наши музейные автомобили раскалялись на солнце. От перегрева деформируется пластик, температура кузова позволяла использовать его в качестве плиты. Можно дотронуться пальцем - и ожог гарантирован. Узнав же, что температура в Астрахани, куда мы должны отправиться на следующий день, выше чем в Волгограде ещё на пять градусов, мы поняли, что в таких условиях нас и печка не спасёт. Автомобили просто физически не смогут передвигаться в таких условиях. В виду этого, было принято непростое решение - мы поворачиваем обратно в Москву.

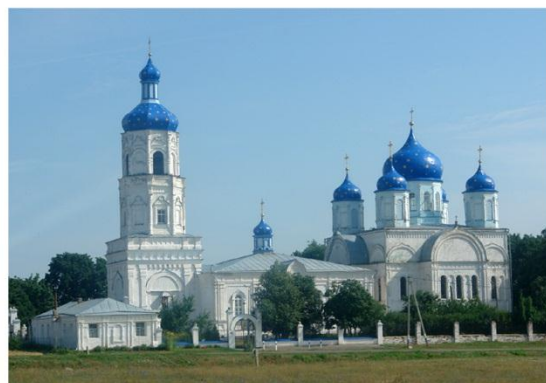




**Финальная тысяча**

Решение о прекращении участия в марафоне в связи с погодными условиями ещё не означало, что на этом для нас всё закончилось. Помните, в самом начале мы говорили что наша главная задача пройти трассу "своим ходом"? А это значит, что обратно в Москву нам предстоит добираться также самостоятельно. Ещё нужно преодолеть около тысячи километров от Волгограда до Москвы. Как и по дороге в Волгоград, мы решили разбить этот участок на два дня и сделать промежуточную остановку в Тамбове. На наше счастье вся жара переместилась

на юг, поэтому каждые новые сотни километров были для нас все более и более комфортными. Конечно жалко было поворачивать назад так и не доехав до финиша, но сохранность музейной техники важнее. По итогу пройденная дистанция составила около 2000 км. За весь маршрут мы практически не столкнулись с неисправностями автомобиля, и не смотря на аномальную жару, всё-таки удалось на протяжении всего маршрута поддерживать рабочую температуру двигателя, которому в этом году исполнилось сорок лет.



*Регулировка зазора в контактах прерывателя*



*SovietRally.ru*

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