**03-099 ГАЗ-24-02 4х2 5-дверный заднеприводный универсал технической поддержки в автомотоспорте, мест 3, снаряженный вес ? тн, полный вес примерно 2.1 тн, ЗМЗ-24Д 95 лс, 145 км/час, ГАЗ г. Горький 1972-80-е г.**

Из песни (имею ввиду историю нашего моделестроения) слова не выбросишь. Это единственная мотивация включить в каталог эту модельку спортивного универсала ГАЗ-24-02 - жертву «мастеров тамповки» в угоду рынку. Ни одного материала, подтверждающего существование ее прототипа на данный момент не найдено, хотя оно вполне допустимо.

ГАЗ-24, а тем более, ввиду дополнительных 130 кг собственного веса, универсал на его базе, в качестве спортивного автомобиля мало пригоден, а вот машина технической поддержки в автомотоспорте (техничка), наверняка из нее получилась бы неплохая. Однако, мои знакомые, участники внутрисоюзных ралли 1980-х годов из команды таксопарка г. Саратова, предпочитали в качестве технички ГАЗ-24 с кузовом седан, чтобы в случае чего можно было выставить его как боевую машину. Что в общем-то ни раз бывало и на моих глазах.

В СССР активно развивались технические виды спорта, в частности автомобильный. Чаще всего машины использовались списанные, чтоб на них автохозяйству не начислялся план. "Волга", даже собранная из новых деталей, не самый лучший автомобиль для автоспорта, хотя гонки на них довольно зрелищны. Но таксистам выбирать было не из чего, а в каждом мало-мальски крупном автохозяйстве, которыми являлись таксопарки, должна была быть своя спортивная команда из сотрудников предприятия. Вот таксисты и гонялись на "Волгах" - кто-то предпочитал "кольцо", кто-то ралли (соревнования с раздельным стартом на регулярность движения), кто-то автокросс (гонки по пересечённой местности с общим стартом). Подготовка машин для каждого вида соревнований имела свою специфику. В классе Волг таксистов немного разбавляли представители автохозяйств с "персоналками".

**Раллийная техничка.**

Главная задача службы технической поддержки в автомотоспорте - поддерживать готовность спортивных машин к соревнованиям. Ее главная движущая сила - автомобили технической поддержки. Фактически каждая техничка - это мини СТО на колесах, со всеми основными участками стационарного сервиса. Экипаж технички - три человека. Старший, он же водитель, отвечает за все: следит за приходом-расходом материальных ресурсов, комплектностью и

исправностью ремонтного оборудования и агрегатов самой технички. И два механика – мастера на все руки.

Очевидно, на роль технички нужен фургон. К штатному оснащению добавили рацию и

штурманское оборудование - без него сложно пользоваться дорожной книгой. Своя «легенда» есть не только у гонщиков, но и у технарей. Они, хоть и тыловая служба, но всегда на передовой.

Раллийный автомобиль, как известно, работает на пределе, отчего постоянно нуждается в запчастях. Например, «вечная» в обычной жизни коробка передач в спорте редко живет дольше одного этапа. Тормозные диски, рулевые тяги и элементы подвески - и вовсе расходный материал. Большим спросом в ралли пользуются зеркала, стекла и светотехника. Все это надо иметь с собой. Естественно, значительная часть объема технички отведена под склад. Здесь же хранятся канистры с горючим. На задней двери скромно ютятся непрофильные инструменты - топор, пила и лопата. Шанцевый инструмент нужен при эвакуации техники.

Заявки на ремонт принимают по рации. Обнаружив неполадки, пилот выходит на связь и

сообщает об этом экипажу технички. Механики, прикинув объем работ, встречают машину во

 всеоружии. Так экономятся воистину драгоценные секунды. Ведь на текущее обслуживание в

середине дня отводят лишь двадцать минут, а в конце - всего сорок. В эти, считай, мгновения мастера успевают «перекинуть» коробку передач, заменить сцепление, стойки, рычаги, привода и т.д. Требуют забот и не пострадавшие «в бою» экземпляры. У них обязательно протягивают подвеску, заправляют и еще успевают помыть.

Раллийные трассы, как правило, проложены вдали от больших городов. В малонаселенной глубинке проще перекрыть движение транспорта на спецучастках и контролировать ситуацию на трассе, тем самым обеспечивая безопасность и зрителей, и участников. А так как этапы нередко стоят друг от друга на сотни километров, то команды часто кочуют с места на место. Технички - главная тяговая сила обоза. Помимо штатного груза, везут бытовой скарб, амуницию и

продовольствие. А на хвосте зачастую висит прицеп с боевой машиной.