**03-389 ГАЗ М-21М «Волга» №29 4-дверный заднеприводный автомобиль 33-го ралли «Монте-Карло» 1964 года, экипаж В. В. Мосолов и Л. А. Дегтярев, мест 5, полный вес 1.875 тн, ЗМЗ-21Д 85 лс, 135 км/час, ГАЗ г. Горький 1963 г.**



 Так как неоспоримых данных о составе боевых экипажей этого ралли не найдено, исходя из последовательности их перечисления в журнале За рулем №3 за 1964 г., соглашусь с многочисленными утверждениями, что С. Ионес допустил неточность и экипажи ГАЗ-21 в 1964 году выглядели так:

№22 ГВ 0047 жёлтые номера: Э. Васькович — Г. Добровольский;

№29 ГВ 0067 жёлтые номера: В. Мосолов — Л. Дегтярев;

№31 АВ 0053 чёрные номера: С. Тенишев — А. Дмитриевский.

Техничка: новые чёрные номера 23-28 ЮАН

Полезная статья на эту тему здесь: https://www.zr.ru/content/articles/106681-ralli\_monte-karlo\_russkij\_marshrut/

*Автор Сергей Ионес. Спасибо!*

Приглашение участвовать в 33-м по счету ралли «Монте-Карло», назначенном на январь 1964 года, пришло в советское Внешнеторговое объединение «Автоэкспорт» от Автомобильного клуба Монако. Ралли «Монте-Карло» проводится по принципу «звездного сбора», когда экипажи стартуют из разных точек Европы, чтобы прибыть на финиш в столицу Монако. В сезоне 1963 года таких стартовых площадок было восемь: в Варшаве, Осло, Глазго, Франкфурте, Лиссабоне, Париже, Афинах и самом Монако. В следующем, 1964 году, ко всем перечисленным городам добавился еще один пункт: в связи с участием в ралли советских автомобилей «Монте-Карло» впервые стартовало с территории СССР.

 Девятым местом старта стал Минск, столица Белорусской ССР. Из Минска на трассу ушли не только советские гонщики, но и 24 зарубежных экипажа на иностранных машинах. Чтобы принять участие в ралли «Монте-Карло», необходимо было оформить по всем правилам заявку, в которой указывался ряд исходных данных: фамилии и имена участников, год и место их рождения, марка и модель автомобиля, его государственный регистрационный знак, заводские номера шасси (кузова) и двигателя. Каждый экипаж состоял из двух-четырех человек. Обычно ехали двое — пилот и штурман. После утверждения состава экипажей замена строго запрещалась.

 Чтобы выйти на старт в январе 1964 года, требовалось подать заявку до 12 ноября 1963 года, и «Автоэкспорт» такой документ оформил. По первоначальному плану Советский Союз должны были представлять восемь автомобилей двух марок — «Волга» и «Москвич». Первые относились к седьмому классу (рабочий объем двигателя 2-2,5 л), вторые — к пятому (1,3-1,6 л), всего классов было восемь.

**Рекламная акция**

 Известно, что даже простое участие автомобилей в крупных соревнованиях невольно привлекает к ним внимание потенциальных покупателей. Поэтому приглашение, направленное «Автоэкпорту» для участия в ралли «Монте-Карло», необходимо было использовать, что называется, по полной программе, и к выбору автомобилей подошли с особой тщательностью.

 К началу 1964 года «Волга» ГАЗ-21 считалась уже необратимо устаревшей моделью. Рестайлинг 1962 года немного облагородил оставшуюся от 50-х годов внешнюю форму кузова. Но устройство узлов и агрегатов, оборудование салона не менялись с 1958 года. «Волга» заметно отставала от мирового уровня автомобилестроения даже по сравнению с «Москвичом-403». Избыточная масса автомобиля в целом, шкворневая передняя подвеска, неудачная система отопления салона, цельное переднее сиденье в виде дивана, невозможность установки ремней безопасности, посредственная «грузовая» управляемость на высокой скорости, низкая топливная экономичность — все это легко можно было вытерпеть в тяжелейших дорожных условиях СССР 60-х годов, но не при скоростной езде по европейским трассам.

 Однако небольшой спрос на продукцию Горьковского автозавода в Европе пока еще сохранялся — отдельных покупателей привлекала возможность приобрести седан или универсал, сочетавшие по-американски просторный салон и стоимость европейской малолитражки. Поэтому «Автоэкспорт» продолжал делать ставку на «Волгу». Среди восьми заявленных на ралли «Монте-Карло» советских экипажей пять были на ГАЗ-21 «Волга». Остальные три представляли продукцию Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА).

 В то время МЗМА активно готовил к производству новую модель «Москвич-408». Но никто не сомневался, что существующий автомобиль «Москвич-403» проживет на конвейере еще какое-то время и некоторое количество машин удастся продать на европейском рынке. В ноябре 1963 года завод освоил выпуск экспортной модификации «Москвича» с значительно обновленной внешностью, но на ралли «Монте-Карло» были выставлены автомобили базовой модели, внешне неотличимые от модификации для внутреннего рынка и поздних выпусков предыдущей модели «Москвич-407». Есть версия, будто на модель 407 была оформлена омологация в Международной федерации автомобильного спорта FIA, а на модель 403 еще нет, поэтому на ралли поехали машины, внешне соответствовавшие омолагационному листу. Но в заявочном листе все три московских малолитражки были четко прописаны как Moskvitch-403.

**Наша команда**

 Советскую команду возглавлял 39-летний А. В. Ипатенко, председатель Центрального автомотоклуба (ЦАМК). Во внутрисоюзных соревнованиях он участвовал с первых послевоенных лет за рулем легкового автомобиля, грузовика, мотоцикла. На его счету были золотые, серебряные и бронзовые медали. Вторым в экипаже с Ипатенко в путь отправился старейший участник команды — 53-летний А. Н. Понизовкин, известный в СССР гонщик, установивший ряд всесоюзных рекордов скорости. В разные годы Понизовкин выходил на старт от МЗМА и НАМИ. «Волга» Ипатенко и Понизовкина, единственная во всей колонне, носила номерные знаки нового образца «23-28 ЮАН» — она была зарегистрирована Центральным автомотоклубом в городе Видное Московской области, чем объясняется подмосковная серия номера.

 Ипатенко отвечал за закупку специального раллийного оборудования для всех машин. Прежде всего, это были шведские штурманские приборы фирмы Spide pilot. Далее следовало купить противотуманные фары. Их Ипатенко приобрел у французской фирмы Cibie — по три на автомобиль. На крышу каждой машины установили по одной дополнительной фаре. Это был прожектор от автобуса ЗиЛ-127. На две боевых «Волги» вместо цельных передних диванов установили раздельные спортивные сиденья. И, конечно же, Ипатенко купил шипованные шины французской компании Michlein. Участвовавшим в международных ралли «Волгам» придумали специальную «фирменную» окраску — черный кузов с белыми крышей и стойками.

 На второй «Волге» ехали 35-летний гонщик из Латвийской ССР А. А. Карамышев, 33-летний конструктор Конструкторско-экспериментального отдела (КЭО) завода ГАЗ А. П. Матиссен и 38-летний Е. В. Апухтин. Эта машина тоже играла роль «технички». Как и все остальные советские экипажи, она носила номерные знаки образца 1946 года. Серия «ГД 00-20» указывала на регистрацию в городе Горьком. Экипаж третьей «Волги» «ГВ 00-67» состоял из В. В. Мосолова и Л. А. Дегтярева, двух известных в СССР водителей-испытателей КЭО ГАЗ, участников всесоюзных и международных соревнований в разных дисциплинах автоспорта. На четвертой «Волге» «ГВ 00-47» тоже были заявлены горьковские спортсмены — водители-испытатели Г. Н. Добровольский и Э. К. Васькович, обоим исполнилось 32 года. Добровольский был сыном знаменитого фотографа КЭО ГАЗ Н. Н. Добровольского, опытным автоспортсменом, летчиком и мотоциклистом. Последняя (пятая) «Волга» должна была представлять не ГАЗ, а столичный институт НАМИ, поэтому у нее были московские номера «АВ 00-53». На нее заявили москвичей, сотрудников НАМИ С. Д. Тенишева (33 года) и А. В. Дмитриевского (36 лет).

**На старт!**

 Минский старт ралли состоялся ночью 18 января в 0 часов 34 минуты. С минутным интервалом автомобили уходили на трассу в сторону Бреста и государственной границы СССР. Из восьми заявленных советских экипажей стартовало только семь. Один из «Москвичей» попал в тяжелую аварию еще по пути из Москвы в Минск. Терехин и Брянский не пострадали, но автомобиль пошел под списание.

 Стартовые номера автомобилей, ехавших из Минска, начинались с номера 15 и заканчивались номером 43. Девять экипажей представляли Великобританию, семь — Францию, четыре — Западную Германию, два — Монако, по одному — Голландию и Швейцарию. В общей сложности в белорусской столице стартовало 12 моделей иномарок. Мосолов и Дегтярев получили стартовый номер 22, Васькович и Добровольский — номер 29, Тенишев и Дмитриевский — номер 31. «Москвичи» шли под номерами 18 (Локтионов и Лесовский) и 21 (Сучков и Щавелев).

 В режиме непрерывного дневного и ночного движения экипажам предстояло пройти 4425 км, чтобы финишировать на берегу Средиземного моря в Монте-Карло 21 января около 10 часов утра. По пути было необходимо получить отметки на пунктах контроля времени в 22 городах. Маршрут пролегал через две социалистические страны — Польшу и Чехословакию, а дальше уходил в Западную Европу. Первой капиталистической страной на пути была Западная Германия, после нее предстояло проехать по дорогам Голландии, Бельгии, Люксембурга и Франции. Все участники, стартовавшие из разных точек, встречались во французском городе Реймсе и сливались в один поток. Далее следовал самый сложный отрезок пути протяженностью 1500 км — штурм зимних альпийских горных перевалов. 60 экипажей, показавших лучшее время, после финиша допускались к кольцевой гонке по улицам Монте-Карло.

 Советские гонщики всего лишь второй раз ехали в Западную Европу. До этого они участвовали только в ралли «Акрополис» в Греции в 1963 году. Но у Тенишева, Дмитриевского, Щавелева, Локтионова, Мосолова и Васьковича уже был опыт соревнований на европейских дорогах. С1960 года каждый из них не раз преодолел трассу ралли кубка социалистических стран «За мир и дружбу». Это ралли проходило по территории Польши, Чехословакии, Венгрии и ГДР.

**Держать дорогу**

 В ралли «Монте-Карло» 1964 года самый серьезный инцидент произошел на дорогах братской Польши. 18 января в 18 часов 40 минут в городе Вроцлав шофер местного грузовика проигнорировал сигнал регулировщика, выехал на перекресток и столкнулся с «Волгой» технического сопровождения. В результате ДТП А. Матиссен получил травмы. Для команды авария имела ощутимые последствия — советская колонна потеряла вторую из трех «техничек».

 Хорошие европейские дороги сложности не представляли. А вот с ориентированием в городах порой возникали проблемы.

 В Реймсе, перед горным альпийским этапом, все автомобили начали переобувать в шипованные шины. Ипатенко сумел закупить нужное количество комплектов зимней резины. Но куда девать освободившиеся колеса с шоссейными шинами? Вместимость единственного седана сопровождения была исчерпана. Оставить колеса на хранение в чужом городе чужой страны было просто некому. Бросить? Но шины, не исчерпавшие ресурса, считались государственным имуществом, к тому же лишние «запаски» могли еще пригодиться. Пришлось грузить колеса прямо в боевые машины. Ради снижения веса перед Альпами соперники выбрасывали из автомобилей даже личные вещи. Они смотрели на советских гонщиков с ужасом. Особенно тяжелыми были колеса у «Волг». На скользкие зимние горные серпантины наши автомобили ушли сильно перегруженными.

 Именно здесь в полной мере показали себя конструктивные недостатки ГАЗ-21. Если «Москвичи» вполне могли «держать дорогу», то пилотам «Волг» пришлось проявить настоящие чудеса водительского мастерства, чтобы удерживать тяжелые, неповоротливые и громоздкие машины на скользких серпантинах. Выручил большой опыт союзных зимних соревнований и испытаний. Ни один из советских автомобилей в Альпах не попал в аварию, но катастрофически росли минуты и часы опоздания на пункты контроля времени.

 Первое место в абсолютном зачете 33-го ралли «Монте-Карло» 1964 года досталось экипажу переднеприводной малолитражки Morris Mini Cooper S— Хоппику и Линдону (Ирландия). Второе место завоевали Люнгфельд и Сейдр (Швеция) на большом заднеприводном седане Ford Falcon, третье — Кларксон и Пальм (Швеция) на переднеприводной малолитражной машине SAAB-96.

Результат советской команды был вполне закономерным: ни один из наших экипажей не получил финального зачета и не был допущен к кольцевой гонке по улицам столицы княжества. Но и такой финал не рассматривался как трагедия — настроение у всех было приподнятое. В Москве, Горьком и Минске свирепствовали морозы и снега, а наши спортсмены гуляли по улицам экзотического курортного Монте-Карло в костюмах без пальто, фотографировались, участвовали в светских мероприятиях. Ипатенко познакомился с принцессой Грейс Келли и потом долгие годы переписывался с ней.

**Учесть ошибки**

 В 1965 году было решено снова вывести «Волги» и «Москвичи» на очередное, 34-е ралли. Неудачный опыт учли, и в декабре 1964 года целая экспедиция на трех автомобилях поехала делать подробнейшую рекогносцировку трассы. Возглавлял колонну, конечно же, Ипатенко. В ней ехали участники предыдущего ралли: Понизовкин, Щавелев, Карамышев, Брянский. К ним добавились спортсмены из республик Прибалтики: Уно Авва, Гуннар Хольм, Гуннар Циммерман. Транспортом послужили две «Волги» — седан ГАЗ-21М и универсал ГАЗ-22, а также новенький «Москвич-408», один из тысячи экземпляров модели, построенных в тот год на МЗМА.

 Еще более основательно снарядили в дорогу колонну сопровождения. Пять боевых экипажей поддерживали две «Волги» ГАЗ-21, два универсала ГАЗ-22, «буханка» УАЗ-451. Теперь проблем с перевозкой через Альпы второго комплекта колес не могло возникнуть по определению, к тому же появилась возможность взять запас запчастей на все случаи жизни. В колонну включили и тот же «Москвич-408».

Он служил «живой рекламой» новой советской модели для европейского рынка. Кроме того, предоставлялся шанс испытать такую машину в экстремальных условиях. Посадить на М-408 боевые экипажи было невозможно — модель еще не прошла омологацию в ФИА.

 ГАЗ, как и год назад, выставил три черные с белыми крышами «Волги» ГАЗ-21М. Только в одном экипаже под стартовым номером 88 поехали горьковчане Мосолов и Добровольский. Пилотов и штурманов двух других «Волг» ЦАМК набрал из числа самых сильных прибалтийских гонщиков.

ГАЗ-21 со стартовым номером 80 вели Гунар Хольм и Ханц Рютель, а «Волгу» с номером 92 — рижане Александр Карамышев и Гунар Циммерман.

 От МЗМА ехали два-«Москвича» «экспортной» модели М-403ИЭ. На «Москвичах» стартовали Э. Лифшиц и В. Сезеневский под номером 76, а также прошлогодний экипаж Н. Сучков и В. Щавелев. Количество иностранных машин, стартовавших из Минска, сократилось до 17.

 Но, несмотря на тщательную подготовку, удача не улыбнулась советским гонщикам. По официальной версии, на ровных европейских дорогах их преследовала плохая погода — дождь со снегом. Минуты и часы опоздания на два десятка пунктов контроля времени увеличивались катастрофически. Еще хуже стало на альпийских перевалах и серпантинах со сплошной гололедицей. Не легче было и иностранцам. Уложиться в зачет удалось только шести выехавшим из Минска экипажам. И среди них не было ни одного советского.

 Согласно финишному протоколу 1965 года, ни одна «Волга» и ни один «Москвич» не дошли до завершающего этапа гонки. Зато советские боевые машины и технички не попали в аварию. Все автомобили выдержали путь в 4,5 тыс. км, и все советские гонщики добрались до столицы Монако.

Да, они опоздали и не попали в финишный зачет. Но все равно, как и в прошлом году, участвовали во всех светских мероприятиях и фотографировались на крутых горных улицах Монте-Карло.

 В тот год первое место в абсолютном зачете ралли «Монте-Карло» взяли Тимо Мяккинен и Поль Эстер на Morris Mini Cooper S, второе — Евгений Бургинер и Рольф Вутеих на Porsce 904, третье — Пат Мосс и Энн Винздом на SAAB-96.

 В 1966 году планировалось снова представить советскую команду на ралли «Монте-Карло». Но недовольное прошлогодними результатами руководство «Автоэкспорта» распорядилось иначе. Валютный бюджет участия в ралли за рубежом был ограничен. Приоритеты изменились — перспективным рынком для продажи советских автомобилей признали не европейский, а африканский. На «черном континенте» как раз планировалось высокогорное ралли в Эфиопии. По воспоминаниям участников событий, от «Монте-Карло» отказались именно ради эфиопского ралли.

И не прогадали! «Волга» с экипажем в составе С. Тенишева и В. Кислых заняла второе место в абсолютном зачете и первое в классе автомобилей с двигателями рабочим объемом 2—2,5 л.