**03-391 Москвич-412 №51 4х2 4-дверный заднеприводный автомобиль ралли «Тур Европы» 1971 года, экипаж Л. Потапчик и Г. Хольм, мест 4-5, вес: снаряженный 1.045 тн, полный 1.445 тн, УМЗ-412 75 лс, 140 км/час, завод «Ижмаш» г. Ижевск, 1971 г.**



*Авторы: С. Ионес, Е. Карпунин*

**В боевой готовности**

 В начале 1970-х годов сборная команда сильнейших советских гонщиков была на подъеме. Многие спортсмены получили хороший опыт, участвуя в сложнейших марафонах «Лондон-Сидней»(16 тыс. км) и «Лондон-Мехико» (26 тыс. км). Капитан советской команды, председатель Центрального автомотоклуба А. В. Ипатенко смело подавал заявку на участие наших экипажей в ралли «Тур Европы» (Tour d'Europe) 1971 года — им предстояло пройти 14425 км по хорошим дорогам Старого Света. В связи с участием советских экипажей организаторы в тот год проложили несколько этапов по территории СССР. Но и это ралли оказалось не менее сложным, чем соревнования в жарком климате Азии и Австралии или на горных серпантинах Латинской Америки. Ралли «Тур Европы», пятнадцатое по счету, проводилось в разгар осени, в октябре. Поэтому главным противником и советских, и иностранных участников стала плохая погода.

 Старт был дан 9 октября в немецком городе Эрбахе. За 200 часов непрерывной гонки 51 экипажу предстояло проехать по 16 странам — капиталистическая Западная и социалистическая Восточная Европа выступали на равных, это был удивительный для того времени триумф дружбы народов. На трассе советские гонщики не раз выручали из беды зарубежные экипажи на отличных иномарках: Mercedes Benz, BMW, Lancia, Alfa Romeo, FIAT.

 Окончательно выпала из международных соревнований такого уровня продукция Горьковского автозавода, несмотря на то что в его активе была новая «Волга» ГАЗ-24. Зато к традиционному участнику сложных марафонов — московской команде Автозавода имени Ленинского комсомола (АЗЛК) — добавились два новых производителя: «Ижмаш» и ВАЗ.

Н а московских «Москвичах» ехали капитан команды А. Ипатенко и его опытный напарник Э. Лифшиц (стартовый номер 54, регистрационный «00-21 АВО»), заводчанин В. Бубнов и водитель такси А. Печенкин (стартовый номер 53, регистрационный «00-22 АВО»), а также опытные гонщики, работавшие на АЗЛК — Ю. Лесовский и В. Ржечицкий (стартовый номер 52, регистрационный «00-23 АВО»), Ижевские машины обкатывали экипажи в составе Э. Сингуринди и Л. Морозова (стартовый номер 50, регистрационный «00-26 АВО»), Л. Потапчика и Г. Хольма (стартовый номер 51, регистрационный «00-24 АВО»). Особая ответственность ложилась на Я. Лукьянова и А. Карамышева (стартовый номер 23, регистрационный «00-20 АВО»), Е. Андреева и В. Кислых (стартовый номер 24, регистрационный «00-19 АВО»), К. Гирдаускаса и У. Мадревица (стартовый номер 25, регистрационный «00-18 АВО»). Им предстояло впервые опробовать на тяжелой раллийной трассе новинку советского автомобилестроения — «Жигули» ВАЗ-2101, которому уже присвоили отдельную марку для европейского рынка — «Лада».

 Машины получили предназначенную для международного движения серию букв Московской области («АВО»), так как числились на балансе Центрального автомотоклуба, расположенного в городе Видное.

 В колонне сопровождения ехали несколько «техничек», тоже «Москвичей». Среди механиков были такие проверенные сложнейшими соревнованиями гонщики, как Ю. Полторацкий, А. Сафонов, А. Терехин, представитель ижевского автозавода А. Козырчиков. Механикам «техничек» дали команду в случае неисправности боевого автомобиля снять нужную деталь со своей машины. Тренером советских экипажей на этих ралли выступал Р. А. Чертов, бессменно занимавший эту должность на МЗМА и АЗЛК с начала 60-х годов.

 Все машины прежде всего оснастили трубчатыми каркасами безопасности — их эффективность доказала тяжелая авария с «Москвичом» на горной дороге марафона «Лондон-Мехико». Пристегнутые ремнями члены экипажа А. Сафонов и Г. Гаркуша не пострадали при падении автомобиля в пропасть на горной дороге, а машина, несмотря на все повреждения, оказалась способной продолжить движение на любой скорости. Оборудование салонов дополняли штурманские приборы и ремни безопасности.

 Штурманские приборы для экипажей Ипатенко приходилось закупать у шведской фирмы Halda — мирового лидера в производстве таких устройств. Обычно один прибор «переживал» несколько советских боевых машин, переходя по наследству от одной к другой. Это были механические приборы навигации двух моделей: Twin masters или Speed pilot. Они приводились тросом от коробки передач. Точность показаний, согласно фирменной инструкции, зависела от передаточных чисел главной пары ведущей оси и редуктора спидометра. Подбор приводных шестерен, входивших в комплект каждого прибора, а также радиус качения шин могли гарантировать расхождения показаний прибора с фактическими в пределах 10 м на километр пути. Средняя скорость вычислялась легко, согласно элементарной школьной формуле «расстояние-время-скорость». Ранее для этой цели на ралли внутри СССР использовались модифицированные таксометры.

 Спереди у всех советских раллийных машин было от четырех до шести дополнительных фар европейского производства. Часть из них служила «противотуманками», часть была необходима, чтобы освещать не только дорожное полотно, но и обочину (по две фары настраивали в правую и левую сторону). Каждый автомобиль оборудовали вторым дополнительным топливным баком и шинами с зимним рисунком протектора.

 Все боевые машины окрасили по общему стандарту — светло-голубой кузов и черный капот, единое нанесение надписей и заводских эмблем. Ижевские «Москвичи» отличались от своих серийных собратьев прямоугольными фарами и облицовками, позаимствованными у автомобилей АЗЛК. Этого требовала омологация. Но эмблемы на облицовках и надписи на крыльях выдавали завод «Ижмаш». Символика была нового на тот момент образца — в виде синего значка с буквами «ИЖ» в круге вместо первоначального ижевского литого «Сатурна».

 Незадолго до начала ралли все «Москвичи», выпускавшиеся и в Москве, и в Ижевске, пережили небольшую модернизацию. В связи с увеличением объемов выпуска моторов УМЗ-412 и запуском конвейера ВАЗа было принято решение об унификации цепей ГРМ производства обоих заводов и увеличения объемов выпуска цепей на Даугавпилсском заводе приводных цепей (Латвийская ССР). В моторах УМЗ-412 это повлекло изменение профиля зубьев всех звезд газораспределительного механизма. Также из-за увеличения объемов выпуска двигателей УМЗ-412 пришлось отказаться от корпуса масляного фильтра с охлаждающими ребрами в пользу более простого с цилиндрическими стенками.

**Неожиданные трудности**

 Организаторы придумали участникам новые трудности вроде мобильных пунктов контроля времени. При этом допускалось прохождение промежуточных контрольных пунктов на буксире. Но жестко штрафовалось любое опоздание и любое опережение. Водители и штурманы, приехав раньше срока, останавливались в нескольких метрах от контролеров и терпеливо ждали, чтобы подъехать и подать карту точно в тот момент, когда нужно.

 Первый этап ралли протяженностью 2934 км не вызывал никаких опасений, но неожиданно начался сильный мокрый снег с дождем. В таких погодных условиях предстояло проехать по шоссе Западной Германии и Дании, потом переправиться паромом в Норвегию, а дальше справиться с автострадами Швеции и Финляндии. Дороги этих северных стран оказались очень опасными — не прекращался снег, а под ним быстро образовывалась коварная корка льда. Ситуацию усугублял густой туман, в котором видимость сокращалась до 30-40 м. Чтобы в таких условиях видеть дорогу, приходилось вести автомобиль со скоростью 130-140 км/ч. Уже в Германии ситуацию осложнила многокилометровая пробка, образовавшаяся на дороге из-за ДТП. Гонщиков пустили в объезд, но это увеличило среднюю скорость прохождения этапа. Часть европейских экипажей уже сошли с трассы. Но советские машины и их «технички» довезли несколько иномарок до промежуточных пунктов контроля времени на буксировочных тросах.

**Родные стены помогают?**

 На втором этапе в Хельсинки первыми прибыли экипажи на «Москвичах» — они однозначно лидировали во всех зачетах. Организатор ралли — автомобильный клуб Германии ADAC — проигрывал советскому «Автоэкспорту». Далее следовал первый этап по территории Советского Союза. Из Финляндии автомобили перевез паром, им предстояло проехать до Ленинграда, а от него 694 км до Москвы. В северной столице всю колонну гонщиков пустили через центр — Дворцовую площадь и Невский проспект. Тысячи ленинградцев вышли на улицы, чтобы поприветствовать участников — спортивные машины шли по улицам с перекрытым движением сквозь густую толпу. Среди зрителей и встречающих советские гонщики заметили нескольких ленинградских мастеров разных дисциплин автомобильного спорта. Путь по заполненному грузовиками Ленинградскому шоссе вышел несложным — стояла сухая погода. Многие иностранцы отметили отличную организацию движения в СССР и удобное расположение автозаправочных станций.

 В советской столице всем экипажам полагался долгожданный 2-дневный отдых. Наших участников и иностранцев поселили в отличной «сталинской» гостинице «Украина» на Кутузовском проспекте. При этом московские гонщики не упустили возможности разъехаться на короткое время по домам. Многие автолюбители Москвы собрались фотографировать колонну спортивных машин и обслуживающих их механиков на «техничках».

 Именно тогда, в октябре 1971 года, на АЗЛК открывали «новую территорию» с оснащенным по последнему слову техники главным конвейером. Для экипажей всех «Москвичей» устроили экскурсию на завод с осмотром нового производства. Но из-за этого едва не вышел курьез: организаторы перенесли старт на более раннее время и спортсменам пришлось мчаться по улицам Москвы от Волгоградского проспекта до «Украины». Все успели, хотя и в последние минуты.

 Колонна боевых автомобилей и «технички» двинулись по отлично знакомому советским гонщикам и их механикам маршруту из Москвы в сторону Минска, Бреста и Варшавы. Но в пути их ждала сплошная снежная пелена — октябрьская погода оказалась, как на заказ, плохой. В Польше в пылу гонки все пять экипажей на «Москвичах» не заметили мобильного пункта контроля времени, получив за это по 30 штрафных очков. В то же время все три экипажа «Лад» увидели этот контрольный пункт и благополучно его прошли. Как так получилось — загадка.

 В Болгарии стояла теплая сухая погода — золотая осень, но мешал сплошной туман, порой уменьшавший видимость дороги до 20-30 м. В этой социалистической стране гонщиков приветствовали крестьяне, трудившиеся на полях. Они на время прохождения колонны останавливали работу, выходили к шоссе и радостно махали руками. На дорогах Болгарии экипаж Гирдаускаса и Мадревица был вынужден жестоко сражаться с немцами на Opel и норвежцами на Ford за первое место в личном зачете. Наш экипаж проиграл немецкому из-за неравной мощности двигателей.

**Без правил**

 Советские гонщики шутили, что приходится ехать «через все четыре сезона». После северной европейской зимы и непредсказуемой восточноевропейской осени неожиданно настало лето. На дорогах Турции экипажи внезапно попали в теплую солнечную погоду и на чистый ровный асфальт. Но возникла новая проблема — полное отсутствие правил дорожного движения и полицейских. Боевым экипажам пришлось «наугад» разъезжаться с местными водителями, нарушавшими все что можно и что нельзя, и при этом не сбить ни одного из беспорядочно выбегавших на проезжую часть пешеходов. Здесь пилоты и штурманы «Москвичей» сумели отыграть все штрафные очки, набранные в Польше, и снова стали лидерами командного зачета. До промежуточного финиша в Стамбуле не добрались всего десять стартовавших в Германии экипажей, а у двух иностранных машин вышла критическая сумма штрафных очков.

 В Греции случилось непредвиденное. Перед югославской границей полицейские начали останавливать и дотошно обыскивать все боевые автомобили. Экипаж ижевского «Москвича» Э. Сингуринди и Л. Морозова задержали «до выяснения обстоятельств». Из-за поврежденной камнем, вылетевшим из под идущей впереди Skoda, фары советским спортсменам предъявили ложное обвинение в ДТП, наезде на пешехода, к которому они не имели никакого отношения. Сказалось враждебное отношение к СССР действовавшего тогда в этой стране политического режима так называемых «черных полковников». Капитану Ипатенко пришлось приложить немало сил, дипломатических способностей и связей, чтобы конфликт разрешился мирно и экипаж «Москвича» отпустили. На это ушло много драгоценного времени. И все-таки советским гонщикам удалось не выбыть с дистанции из-за опоздания на контрольный пункт. Помог промежуточный отдых, полагавшийся участникам в Загребе. За время отдыха Сингуринди и Морозов успели догнать колонну. А разрыв в общем зачете между «Автоэкспортом» и главным конкурентом — немецкой командой клуба ADAC — резко сократился.

 Много опасений было по поводу последних 2190 км пути. Новые трудности ждали спортсменов на дорогах Югославии: туманы, горные перевалы и скользкое щебеночное дорожное покрытие. В который раз гонщикам приходилось прилагать все силы, опыт и мастерство, чтобы не допустить аварии.

 Ралли закончилось в немецком Травемюнде полной победой советских автомобилей. Первое место и золотой кубок завоевала команда гонщиков из Москвы и других городов на «Москвичах», второе место в командном зачете и серебряный кубок достались экипажам Волжского автозавода. Все экипажи «Москвичей» и «Жигулей» прошли трудную трассу без единой поломки и без единой аварии.

 Травемюнде считался дорогим курортом Германии. Победителей ралли приветствовала нарядная публика — мужчины в смокингах, женщины в вечерних платьях.

 Первое место в «абсолюте» тогда «привез» немецкий экипаж К. Вальднер и В. Фохт на Opel Kadet с 1,9-литровым двигателем, но второе место законно досталось К. Гирдаускасу и X. Мадревицу на «Ладе».

 Финишировали экипажи на «Москвичах» и «Ладах» под многочисленными вспышками фотокамер и под стрекот бесчисленных киноаппаратов корреспондентов европейских газет, журналов и телеканалов. Все с нетерпением ждали завершения работы судей и окончательного подведения итогов. Когда листы с результатами вывесили на стену, к ним невозможно было пробиться. Результат оказался благополучным — по сумме штрафных очков команда «Автоэкспорта» все равно опережала команду ADAC.

 После финиша в Москве водителей, штурманов и механиков команды АЗЛК в торжественной обстановке встречал весь коллектив завода, включая генерального директора ПО «Москвич» В. П. Коломникова и главного конструктора А. Ф. Андронова.