**03-394 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.**



Экипажи ГАЗ-21 33-го ралли «Монте-Карло» 1964 года:

№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

На эту тему интересна статья Сергея Ионеса, см. номер по каталогу 03-389.

*Источник: https://www.zr.ru/content/articles/106681-ralli\_monte-karlo\_russkij\_marshrut*/ *Спасибо!*

**Ралли Монте-Карло: Русский маршрут**

Монте-Карло лежал как на ладони. Три «Волги» ГАЗ-21 и два «Москвича-403», нагруженные запчастями, комплектами запасных колес, едой и одеждой, наверное, занятно выглядели на фоне парусных яхт, элитных спортивных автомобилей, знаменитого казино и не доступного простому советскому человеку Средиземного моря.

Пять советских экипажей в январе 1964 года не побоялись выступить в сложнейшем и очень престижном ралли Монте-Карло. Все пять дошли до финиша. Подробности этой гонки стали известны из личного архива, который оставил участник ралли, бывший летчик, горьковский гонщик-испытатель, мастер по самолетному, мотоциклетному и автомобильному спорту Геннадий Добровольский.

Участие русских экипажей в ралли Монте-Карло было необходимо для демонстрации в Европе отечественных автомобилей, расширения экспорта и привлечения валюты. Тогда советские машины за границей пользовались спросом: «Москвичи» продавались в Скандинавии, Греции, Бельгии, в странах Азии и Африки. Прочные, надежные и выносливые «Волги» конкурировали с зарубежными автомобилями меньшего класса. Дебют в самом престижном европейском ралли должен был поднять отечественным машинам градус популярности и вознести флаг страны еще выше. Организацией участия в ралли начал заниматься «Автоэкспорт».

**Звездная команда**

Бросок в столицу княжества Монако выполняли две «Волги» с ГАЗа, одна от НАМИ и два «Москвича-403» от АЗЛК. На них выступали лучшие гонщики страны — асы автоспорта. За рулем фирменно окрашенных ГАЗ-21М — белый верх, черный низ — горьковские гонщики, в активе которых были испытания и доводка газовских машин. Экипаж одной машины — Геннадий Добровольский, сын известного горьковского автомобильного фотографа Николая Добровольского, и гонщик испытатель Эдуард Васькович. Во второй машине завоевывать Монте-Карло отправились шестикратный чемпион СССР Вячеслав Мосолов и его коллега, гонщик Дегтярев. От НАМИ штурмовать Альпы поехали гонщики-испытатели Анатолий Дмитриевский и Сергей Тенишев. В один экипаж от МЗМА вошли известные московские гонщики Владимир Локтионов и Юрий Лесовский, а во второй — Николай Сучков и Виктор Щавелев. Руководителем звездной команды стал известный гонщик Александр Ипатенко из Автомотоклуба. Советские гонщики уже ездили на ралли по дорогам соцстран — таким как «За мир и дружбу», «Рейд Польский» — и не раз одерживали победы, соперничали с европейскими гонщиками в 1963 году в ралли «Акрополис». Однако ралли Монте-Карло было другого уровня сложности. Русские спортсмены даже представить не могли, что их ждет.

**Купили в магазине**

До участия допускались только серийные автомобили. Конструктивные вмешательства типа форсирования двигателей и снижения массы не разрешались. Но основные узлы прошли так называемую селективную сборку из специально отобранных деталей. По пунктам было прописано обязательное дополнительное оборудование. Его Александр Ипатенко централизованно закупал за границей. Каждый автомобиль получил дополнительные фары, штурманские приборы, импортные ремни безопасности — в 1964 году такими серийно не оснащался ни один отечественный автомобиль. На крышах установили мощную фару-искатель, заимствованную от автобуса ЗиЛ-127. Штурман мог поворачивать ее на 180 градусов прямо из салона автомобиля. Зимние шины купили уже в Европе. Оказалось, все иностранные автомобили-соперники были обуты в шипованные покрышки, и только советские автомобили рисковали выехать на альпийский лед с обычными шинами! Просто русские гонщики никогда не ездили на зимних шинах. «Переобувшись», команда положила комплект колес в машины на тот случай, если новые покрышки повредятся на горной трассе. Иностранные соперники стремились к максимальному облегчению веса, расставаясь даже с лишней одеждой, наши не хотели рисковать и везли с собой запчасти и инструменты. Загруженные под завязку машины были и домом, и автосервисом одновременно.

**Москвичи без «Москвича»**

Ралли по традиции стартует из разных точек Европы, которые, как лучи звезды, равноудалены от Монте-Карло. В каждом городе происходит старт нескольких машин. Советская команда должна была начать гонку в Минске. Участники делегации вели автомобили по очереди. Настал черед переводчика Юрия Брянского сесть за руль «Москвича-403». Он начал обгон грузовой машины и выехал на полосу встречного движения... В лоб мчался автомобиль. Брянский должен был либо затормозить и вернуться на свою полосу, либо закончить маневр. Он выбрал первое. На скользкой дороге «Москвич» пошел юзом и разбился вдребезги. Юрий Брянский не пострадал. Механиком с ним ехал Александр Терехин, который, увидев,что авария неизбежна, в последнюю секунду оттолкнулся ногами от торпедо и перекинул себя на заднее сиденье. Благодаря этому трюку он тоже не получил ни царапины. Команда потеряла раллийную машину, но был аналогичный «Москвич 403», который ехал на ралли как «техничка». Он и поехал в Монте-Карло в качестве боевого автомобиля. «Волги» и «Москвичи» стартовали из Минска вместе с английским экипажем на Morris Mini Cooper. Они следовали с заданной скоростью по легенде, проходя в назначенное время контрольные пункты. Трудности начались сразу: легенда, которую им выдали на старте, была неточной, спортсмены теряли драгоценное время на распутывание дорожных лабиринтов. Анатолий Дмитриевский и Сергей Тенишев среди ночи заблудились в одном из немецких городов. Единственным человеком, встретившимся им на пустынной улице в четыре часа утра, была древняя старушка Она не могла понять, что хотят от нее двое мужчин в тренировочных штанах, кожаных куртках и мотоциклетных шлемах, приехавшие на странной машине неизвестной марки и говорящие на незнакомом языке. Когда прошел первый испуг, старушка указала верное направление. Атака сна усиливалась, кофе уже не помогал. На несложных участках трассы водитель и штурман менялись местами, чтобы пилот мог немного вздремнуть. Но еще большие сложности начались в горах: «Москвичам» не хватало мощности, чтобы без напряжения преодолевать крутые подъемы, «Волгам» недоставало маневренности и управляемости на узких горных обледеневших виражах. Все автомобили были еще и перегружены, что увеличивало инерцию. Внизу чернела пропасть — в такую же скалистую бездну в 1963 году на ралли «Акрополис» улетел ГАЗ-21 вместе с экипажем из Прибалтики.

Машина восстановлению не подлежала, но ни пилот, ни штурман,к счастью, не пострадали. У «Москвича» чаще всего ломался привод коробки передач — слабый механизм не выдерживал большого числа переключений, и ремонтировать приходилось в полевых условиях, на обочине. У «Волги», в которой ехали Добровольский и Васькович, камнем разбило ветровое стекло. Советская команда рвалась на трассу, которая проходит по исторической части Монте-Карло и изобилует крутыми поворотами в виде шпилек на 180 градусов. Именно здесь, не справившись с ее ловушками, в 50-х годах погиб герой романа Ремарка «Жизнь взаймы». «Волги» и «Москвичи» соперничали со шведскими Volvo Amazon и SAAB 96, немецким Mercedes-Benz 300 SE, французскими Renault и Simca, итальянским FIAT 600. Шансы были явно неравными. Вес машин соперников был небольшой, а мощность высокая, управляемость отточенная, некоторые из них были уже вооружены дисковы ми тормозами. Но даже несмотря на это многие сошли с дистанции в сложнейшем ралли, так и не увидев заветной финишной черты. Но русские преодолели все трудности. Они не заняли первых мест, но все пять советских экипажей дошли до финиша. Им вручили золотые памятные медали в присутствии принца Альберта и принцессы Монако Грейс Келли.

**Продолжение следовало…**

Как известно, победу одержали англичане на том самом Morris Mini Cooper, стартовавшем из Минска. Второе место завоевал экипаж из ФРГ на Ford Falcon Sprint. Третье место — у шведов на SAAB 96. Русские же в очередной раз открыли для себя окно в Европу. В том же 1964 году на европейском ралли в Швеции «Полуночное солнце» экипаж Геннадия Добровольского и Александра Карамышева на ГАЗ-21 завоевал пятое место. Затем были успешные выступления советских гонщиков на «Москвичах-412» в сложнейших трансконтинентальных ралли-марафонах Лондон — Сидней в 1968 году и Лондон — Мехико в 1970 году. Вершиной взлета русских в международном автоспорте стал Тур Европы в 1974 году, где Стасис Брундза и Александр Карамышев на «Москвиче-412» заняли первое место и привезли в Советский Союз золотой кубок.

*Благодарим за помощь в подготовке материала Любовь Добровольскую.*