



Неунывающий Потапчик перед стартом марафона у стадиона Уэмбли. Москвич №28 придет к финишу почти в таком же виде, без поломок — вот он, класс езды!

МАРАФОН

Исполнилось сорок лет самому грандиозному событию автомобильного спорта — ралли-марафону Лондон—Мехико: 27 мая 1970 года на стадионе Ацтека в мексиканской столице аплодировали и трем экипажам на Москвичах-412. Вот как это было.

Двадцать шесть тысяч километров, двадцать пять стран, два континента — шутка ли! Хозяин британского таблоида The Daily Mirror сэр Макс Айткин ухватился за идею промоутера Уилтона Диксона и гонщика Пэди Хопкирка. Матерого газетчика привлек символический подтекст. В 1966 году британская сборная в родных стенах стала чемпионом мира по футболу. Теперь же, в преддверии чемпионата мира 1970 года, автомобильный марафон как бы передавал эстафету Мексике. Назовем это World Cup Rally 70 — по аналогии с футбольным чемпионатом 1970 World Cup Soccer, — решил сэр Айткин. Старт со стадиона Уэмбли в Лондоне — финиш на стадионе Ацтека в Мехико!

В первую очередь к битве между собой готовились два крупнейших игрока на британском рынке — Ford Motor Co. и British Leyland Motor Corporation (BLMC). В эпохальную дуэль вменялась заводская команда Citroen — незадол-

го до этого ее лидер Рене Траутман стал чемпионом Европы по ралли. Ну и наши вклинились: внешнеторговое объединение Автоэкспорт почувствовало вкус к подобным мероприятиям после успешного выступления команды АЗЛК в марафоне Лондон—Сидней в 1968 году, где Москвичи заняли четвертое место в командном зачете. Теперь шансы российских гонщиков повышались, поскольку вводили зачет и по классам. И хотя в классе автомобилей с двигателями рабочим объемом от 1301 до 1600 см³, куда попадали 1500-кубовые Москвичи-412, стартовало более 20 машин, почти все они были без мощной заводской опеки.

Всего же 19 апреля 1970 года на стадионе Уэмбли собралось 96 экипажей на машинах 26 марок — от гиганта Rolls-Royce Silver Cloud до багги на агрегатах Фольксвагена.

Жестких требований к автомобилям не предъявлялось — совершенный конструктор, насколько хватит фантазии. Собственно, так небольшой Ford Escort

и обзавелся мотором 1.8 от более крупной модели Cortina GT, пятиступенчатой коробкой передач ZF и задним мостом тоже от Кортины GT. Под флагами Форда собрался цвет гонщиков со всей Европы: поляк Собеслав Засада, бельгиец Жильбер Степелэр, швед Гуннар Палм, финны Рауно Аалтонен, Ханну Миккола и Тимо Мякинен. Особенно разозлило конкурентов из BLMC, что за Ford поедет экипаж Рауно Аалтонен — Генри Лиддон, в 1967 году победивший в ралли Монте-Карло на малыше Mini Соорер. Хотя для Аалтонена, освоившего особый стиль езды на переднем приводе с левой ногой на тормозе, пересяживание на заднеприводный Escort означало полнейшее переучивание.

А еще в фордовской команде шел экзотический экипаж в составе ирландского ралиста Тони Фолла и... самого результативного голеадора футбольной сборной Великобритании Джимми Гривза, нападающего Тоттенхэм Хотспура. В багажнике их Эскорта лежал кусок газо-

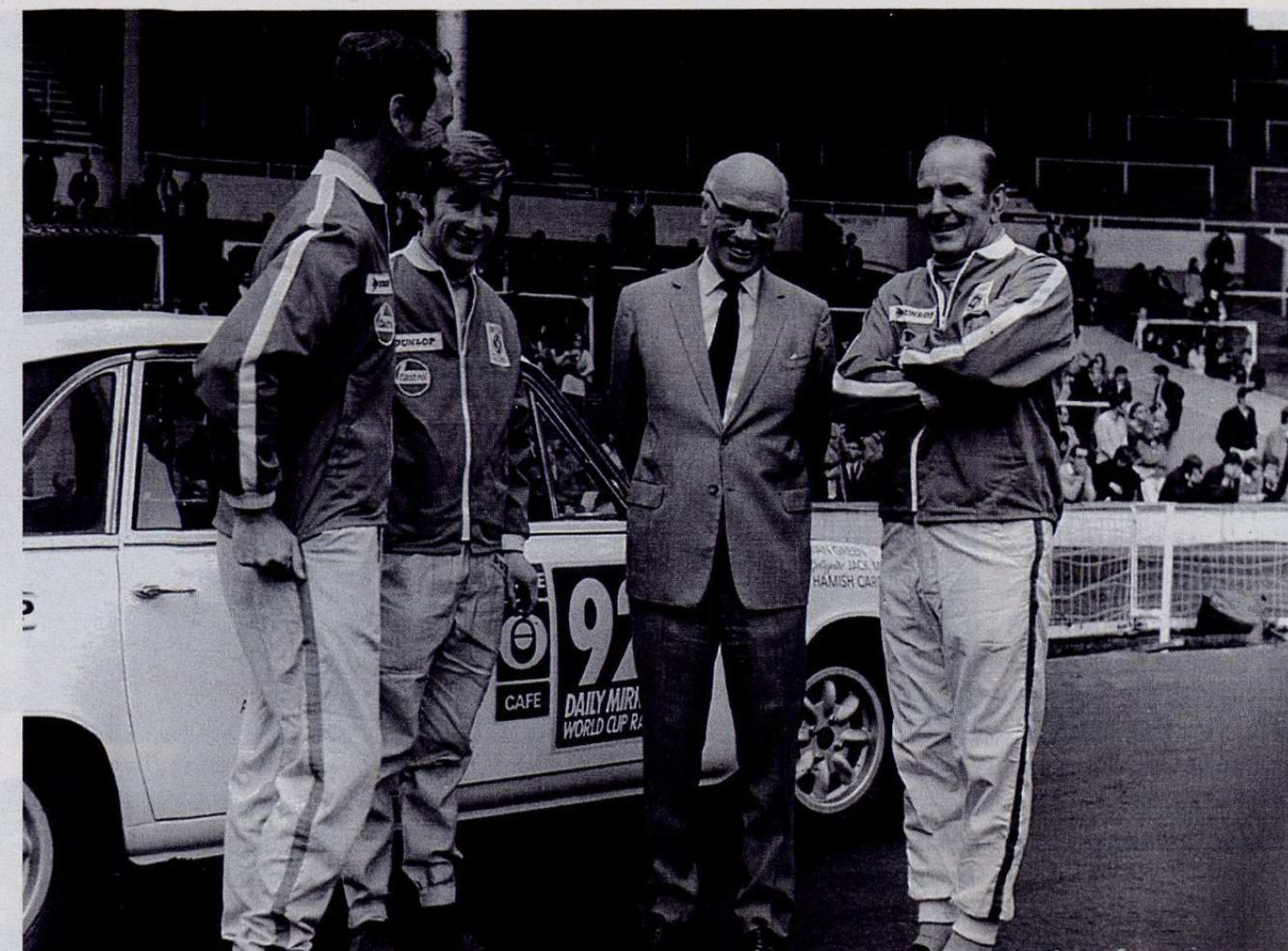
Денис ОРЛОВ, Александр ПИКУЛЕНКО
Иллюстрации Музея истории советского ралли Александра Кириллова (www.sovietrally.ru), компании Ford и из архива Сергея ВАСИЛЬЕВА

на со стадиона Уэмбли, который планировалось вживить в поле стадиона Ацтека.

Крупное букмекерское агентство Ladbroke's принимало ставки на победу Пэди Хопкирка как 10:1, Роджера Кларка и Рауно Аалтонена — 11:1, Джимми Гривза, Ханну Микколы и Тимо Мякинена — 12:1. «Я? Десять к одному? — удивлялся Пэди Хопкирк. — Сумасшедшие! 16000 миль тяжелейших дорог! Я бы не поставил и 100 против одного».

Автоэкспорт целился в латиноамериканский рынок, отчасти поэтому и было решено участвовать на практически серийных машинах Москвич-412. Разве назовешь глубокую подготовку сплошную проварку швов кузова, установку защиты картера, каркаса безопасности, маслорадиатора, дополнительного 75-литрового бака, рессор от универсала и тщательную проверку собранного автомобиля?

Двигатели готовил Уфимский моторный завод. Их тщательно собрали и обкатали (6000 км), после чего моторы



Экипаж №92: ралист из Австралии Эван Грин, репортер британского журнала The Motor Хэммиш Кардло и 63-летний австралийский гонщик Джек Мюррей по кличке Геленит. В центре — глава British Leyland лорд Стоукс. На старте Джек Геленит по своей традиции выбросил из окна Триумфа петарды — одна угодила в пятилетнего мальчика, и гонщика едва не забрали в Скотленд-Ярд

выдавали 80—81 л.с. Испытания в барокамере показали, что на пятикилометровой высоте мощность падает до 16—18 л.с. Тогда отдел главного конструктора (ОГК) АЗЛК совместно с Ленинградским карбюраторным заводом и НАМИ разработал высотные корректоры — проставки под карбюратор, позволявшие вручную добавлять воздух во впуск и удерживать мощность на уровне 30—35 л.с.

В команде шли пять «боевых» седанов Москвич-412 и два универсала-технички Москвич-427. Когда перед погрузкой на судно технички загнули на весы, то оказалось, что без бензина, экипажа и личных вещей механиков одна весила 2527, а другая — 2564 кг.

Советской спортивной делегацией руководил преподаватель Московского авиационного института мастер спорта СССР Карл Сочнов — ралист, один из тренеров сборной команды страны. Выбрали командную тактику, уже оправдавшую себя на марафоне Лондон—Сидней. Идея группой, ты получаешь возможность оказывать помощь друг другу. Экипажи, как и в 1968 году, состояли из трех человек. Но Сочнов предложил рискнуть: под номером «84» шли вдвоем мастер спорта международного класса Эммануил Лифшиц и заслуженный мастер спорта Виктор Шавелев, имевшие за плечами опыт марафона Лондон—Сидней. Оба работали на АЗЛК:

первый — водителем-испытателем, второй — инженером-конструктором. Им предстояло по возможности бороться за победу в «абсолюте». Задача остальных — довести до финиша как можно больше машин.

Номер «21» достался мастерам спорта Ивану Астафьеву, Александру Сафонову и кандидату в мастера спорта Геннадию Гаркуше. Все они — инженеры-испытатели АЗЛК.

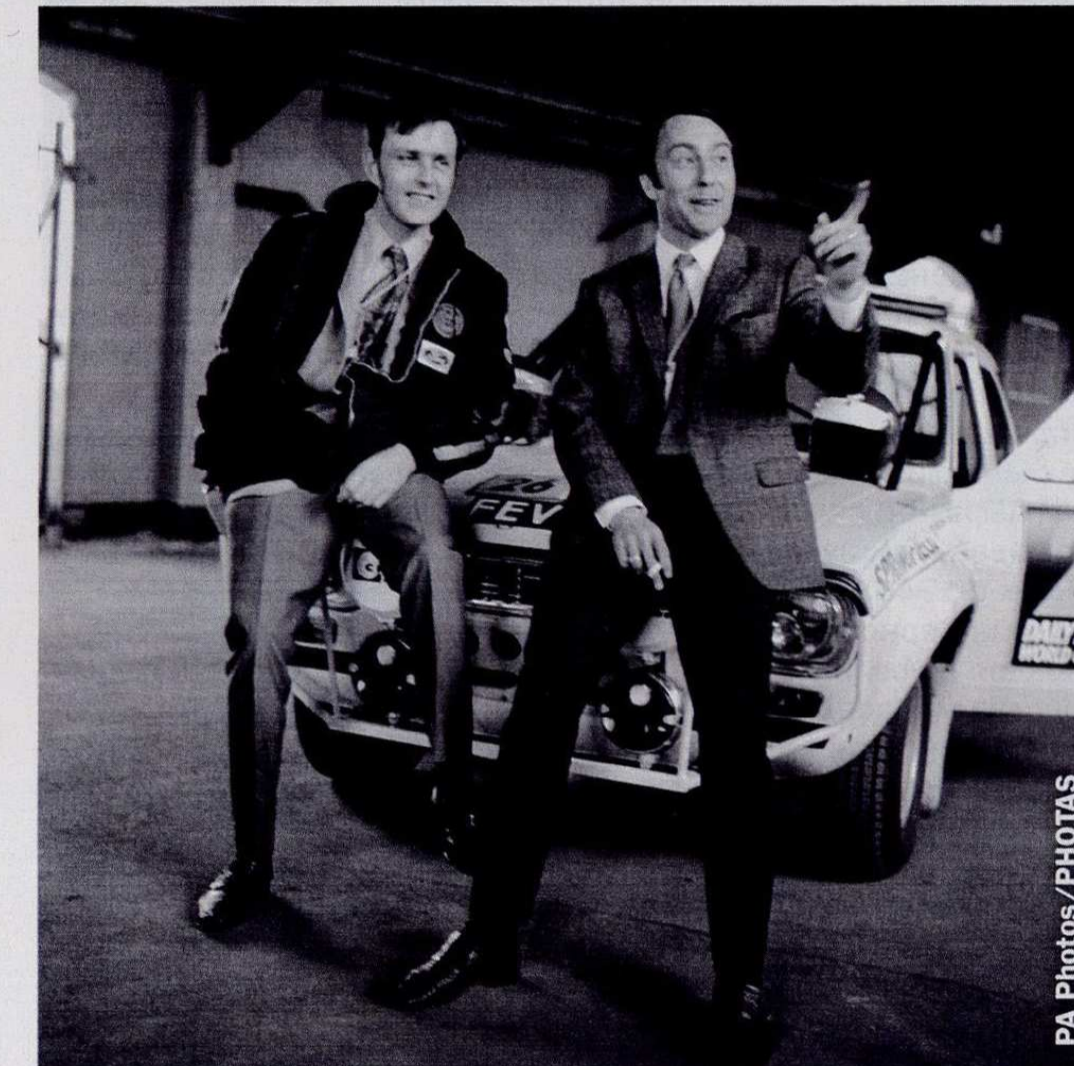
Под номером «28» шел экипаж в составе таксиста из Вильнюса мастера спорта Леонтия Потапчика, водителя-испытателя АЗЛК мастера спорта международного класса Юрия Лесовского и шофера таксомоторного парка из Львова мастера спорта международного класса Эдуарда Баженова.

В экипаже №40 ехали испытатель НАМИ заслуженный мастер спорта Сергей Тенишев, инженер-механик НАМИ мастер спорта международного класса Валентин Кислых и работник Министерства внешней торговли мастер спорта Валерий Широченко.

Наконец, экипаж №71 состоял из таллинского таксиста мастера спорта Гуннара Хольма, инженера-технолога Каунасского радиозавода мастера спорта Каститиса Гирдаускаса, а третьим шел водитель-испытатель АЗЛК мастер спорта Владимир Бубнов. Он, пожалуй, единственный, кто в этом экипаже досконально



Лесовский (справа) и Потапчик в барокамере центра подготовки летчиков в аэропорте Внуково. Давление соответствует высоте 4200 м. Владимир Бубнов в разреженной атмосфере даже пел: «Милая, ты услышь меня...» — у него, цыгана, был голос почти как у Сличенко. Летчики удивлялись: «Ну вы даёте, раллисты: мы этой барокамеры боимся как огня»



Живой «талисман» марафона футболист Джимми Гривз даже брал уроки раллийной езды у руководителя фордовской команды Стюарта Тернера. Гривза прозвали «лучшим гонщиком среди футболистов». Впрочем, ни на одном из спецучастков он так и не сидел за рулем — машину вел опытный ралист Антони Фолл (слева)



знал машину, поскольку Гирдаускас до этого гонялся на Запорожцах, а Хольм — преимущественно на Волгах.

Экипажи техничек составили спортсмены и механики Константин Акилов, Евгений Андреев, Юрий Полторацкий, Александр Терехин и руководитель делегации Карл Сочнов.

Между прочим, Сочнов полагал, что в соревновании такого масштаба должны участвовать гонщики со всего Союза (конечно, в первую очередь под этим подразумевались прибалты, скажем, Уно Аава и Стасис Брунда). Кстати, опытный Уно Аава помогал составлять стенограмму латиноамериканского отрезка марафона. Руководство же АЗЛК считало, что выступать на Москвичах следует заводским спортсменам. Расхождение во взглядах осложнялось и без того непростые отношения Сочнова с командой: кое-кому из гонщиков конфликты с Сочновым аукнулись по возвращении в Союз.

Старт был дан 19 апреля в 10:30 утра со стадиона Уэмбли. Протяженность европейского отрезка составляла 7342 км. Маршрут: Лондон—Дувр—Бульон—Мер—Мангейм—Мюнхен—Вена—Будапешт—Белград—София—Триест—Генуя—Тулуза—По—Бургос—Саламанка—Лиссабон.

Гламурный экипаж Розмари Смит — Эллис Уотсон — Жинетт Дерулан. «Бабы», над которыми вначале наши посмеивались, выступали в том же классе, что и Москвичи-412. Госпожа Смит (в центре) раскусила стратегию Автоэкспорта выставить на гонку серийные машины и в своих интервью тоже начала подчеркивать, что ее Austin Maxi — серийный образец. Говорила, что ее дожимали только проколы шин да однажды лопнул ремень вентилятора. Конечно, лукавила



Старт экипажа №40 (Тенишев—Кислые—Широченков) со стадиона Уэмбли, Лондон, утро 19 апреля 1970 года



На старте было два автомобиля Rolls-Royce — Silver Shadow и Silver Cloud. Оба перевесили Атлантику, но не смогли выдержать темп на извилистых горных дорогах Латинской Америки. На снимке — Silver Cloud трех братьев Мартин, шедший под несчастливым №13



Hillman Hunter №83 британских спортсменов Вашингтона Гранта Джеймса, Эллуна Дэвиса Ривза и Хьюзола Ллвеллина Томаса на одном из спецучастков. Порой гощикам приходилось преодолевать неожиданные трудности. Так, в Черногории мальчишки забрасывали машины камнями



Затишье перед бурей, отдых в Сантьяго де Чили. В закрытом парке пока еще стоят Porsche 911, все Citroены и Triumph шотландца Эндрю Коузана (№43). Впереди — тяжелейший 770-километровый «прим» по Андам, от Родео до Ла Вины

Поначалу гонка проходила по хорошим дорогам. Например, один из пунктов контроля времени вызволяли у проходной завода BMW в Мюнхене. Первый из пяти скоростных участков («примов») ожидал спортсменов только в Югославии, после города Скопье.

Гонимый пелотон порой напоминал шайку отчаянных шалопаев. Ехали без шлемов, непристегнутыми, снимая попутно кино, раздавая автографы и тягася с полицейскими (итальянские карabinеры долго убеждали Аалтонена, что их Alfa Romeo «сделает» Escort). Чтобы избежать стихийных гонок с местными горячими головами, участникам WCR запретили двигаться по Италии со стартовыми номерами — их заклеивали.

Из наших вперед начал вырываться экипаж №21 Ивана Астафьева, пришедшего на КВ в Титограде (так с 1946 по 1992 год называлась столица Черногории, город Подгорица) ноздря в ноздрю с польским гощиком Собеславом Засадой на Форде. «Вот вам!» — сделала Астафьев характерный жест в ответ на замечания руководителя команды. И продолжал гнать, нарушая командную тактику.

Приключений хватало. На скоростном участке (СУ) под Руэном у седана Triumph 2500 PI Mk II экипажа легендарного австралийца Джека Мюррея по прозвищу Гелент (однажды он расчистил завал на трассе при помощи взрывчатки) отлетело одно из передних колес: срубив

пару деревьев, машина уткнулась в дно небольшого оврага. Битый час местные энтузиасты вызволяли ее, чтобы на трех колесах можно было доковылять до пункта контроля времени.

На португальском СУ Арганил—Пампильоса в похожую ситуацию попал Москвич под №40. На прохождение 72,5 км отводилось 65 минут. Горы, пыль, туман... «Как увидишь дом, тормози!» — напомнил штурман Валентин Кислые сидевшему за рулем Сергею Тенишеву. А педаль «протронулась» — тормоза «пустые»! Москвич несет мимо дома в пропасть. И не свернуть — повсюду зрители. Оказалось, камнем пробило тормозную трубку у правого заднего колеса. Тенишев чудом успел перебрать передачи «вниз», затянул ручник и направил машину по склону в кустарник. Москвич завалился набок у самого края обрыва.

Следом шел Щавелев. Общими усилиями автомобиль товарищей поставили на колеса. Но где раздобыть тормозную жидкость? Местные жители лишь пожимали плечами. И тут Тенишев нырнул под капот — и в бачок главного тормозного цилиндра полилась... вода из емкости омывателя ветрового стекла. На этой «тормозухе» Тенишев дошел не только до конца СУ, но и до самого Лиссабона.

А мятарства экипажа Джека Гелентита не кончались — из-за того, что один из цилиндров не работал и оттуда вывернуло свечу, пары бензина на ходу проника-

ли в салон. Экипаж получил сильнейшее отравление, а самого Гелентита, потерявшего сознание, пришлось везти в больницу. Этот экипаж финишировал в Лиссабоне 69-м.

Русских в Лиссабоне встречали оплосиво: с 1933 по 1974 год в Португалии сохранялся режим диктатора Салазара, и отношения с СССР были, мягко говоря, натянутыми.

«Поговаривали, что русских вообще не пропустят через границу, поскольку все они ярые коммунисты», — вспоминал встречу Москвичей житель города Кашкайша Карлос Гуэрра. — Но они прибыли и остановились у бензоколонки, служившей пунктом сбора. Русские выглядели настороженными. Вероятно, думали, что все португальцы — ярые фашисты».

Соблюдая международные правила гостеприимства, встречающая сторона была вынуждена впервые за долгое время поднять советский флаг.

Всего же европейский отрезок дистанции закончил 71 автомобиль. Лидировал экипаж Рене Траутмана на красавце Citroene DS21, затем шел Ханну Миккола на Эскорте, затем еще один Citroen DS21, затем опять Ford Escort... Самый успешный из экипажей BLMS, Брайана Калчина на Triumph 2500 PI Mk II, был только шестым. Экипаж Астафьева пришел 31-м, Хольма — 33-м, Лифшица — 34-м, Потапчика — 42-м, Тенишева —

47-м. Мы были шестыми среди марок и четвертыми в национальном зачете. Но главное — команда Москвичей дошла до Лиссабона в полном составе.

Впереди — Южная Америка. Там ждали 11 спецучастков и еще два по дорогам Центральной Америки — в Коста-Рике, Никарагуа, Гондурасе, Сальвадоре, Гватемале и Мексике. Общая протяженность латиноамериканских СУ — более 5500 км, причем норма времени вынуждала держать среднюю скорость 110 км/ч и выше. Шестнадцать тысяч миль в длину, шестнадцать тысяч футов в высоту — подобрали удачную формулу марафона журналисты. Два перевала, Агуа Негра на высоте 4773 м на границе Чили и Аргентины и Тикало на высоте 4837 м в Перу, — это огромные перепады высот, давлений и температур. «Мехико недостижим!» — заявил корреспонденту одной аргентинской газеты знаменитый пилот-ветеран Хуан Мануэль Фанхио.

В Латинской Америке начались «трудности перевода». Британец Джон Хэмсли на Peugeot 504 спросил дорогу у бразильского полицейского. Тот затребовав документы на машину. Оба ни слова не понимали, время шло, и Хэмсли попросту дал газ. Полицейский — в погоне. Конфликт удалось уладить с трудом.

На одной из улиц в Сан-Паулу Москвич №28 блокировали две местные маши-

ны, оттуда выскочили разъяренные люди с оружием. Бородач с автоматом начал вытаскивать из-за руля Леонтия Потапчика, второй ткнул стволом Юрия Лесовского. Бывший десантник в ответ ударил его кулаком по лицу и заблокировал дверь. Теперь омилились со всех сторон, машина ходила ходуном. Метрах в десяти стоял местный полицейский и самоодовольно ухмылялся. Проснувшийся Баженин крикнул Потапчику: «Леня, жми на газ!» Лесовский, старший экипажа: «Леня, ни с места, убьют!» Вокруг уже собралась толпа. Бородач, безуспешно пытавшийся открыть запертую Потапчиком дверь Москвича, дал очередь из автомата в воздух. Зеваки кинулись враспылку. Остался только паренек на вид лет двадцати. Он приблизился к машине и спросил: «Американо?» Потапчик в ответ: «Русские!»

— Русско? Гагарин?
— Да, Гагарин.

Через стекло Потапчик показал синий служебный паспорт с гербом. «Русско, русско, хе паспорте!» — заговорил паренек, словно апеллируя к собравшимся. Бородач как-то сразу обмяк и повел стволом автомата — проваливайте! Как выяснилось позже, один из британских экипажей не то сбил, не то сильно напугал сына этого бородачого.

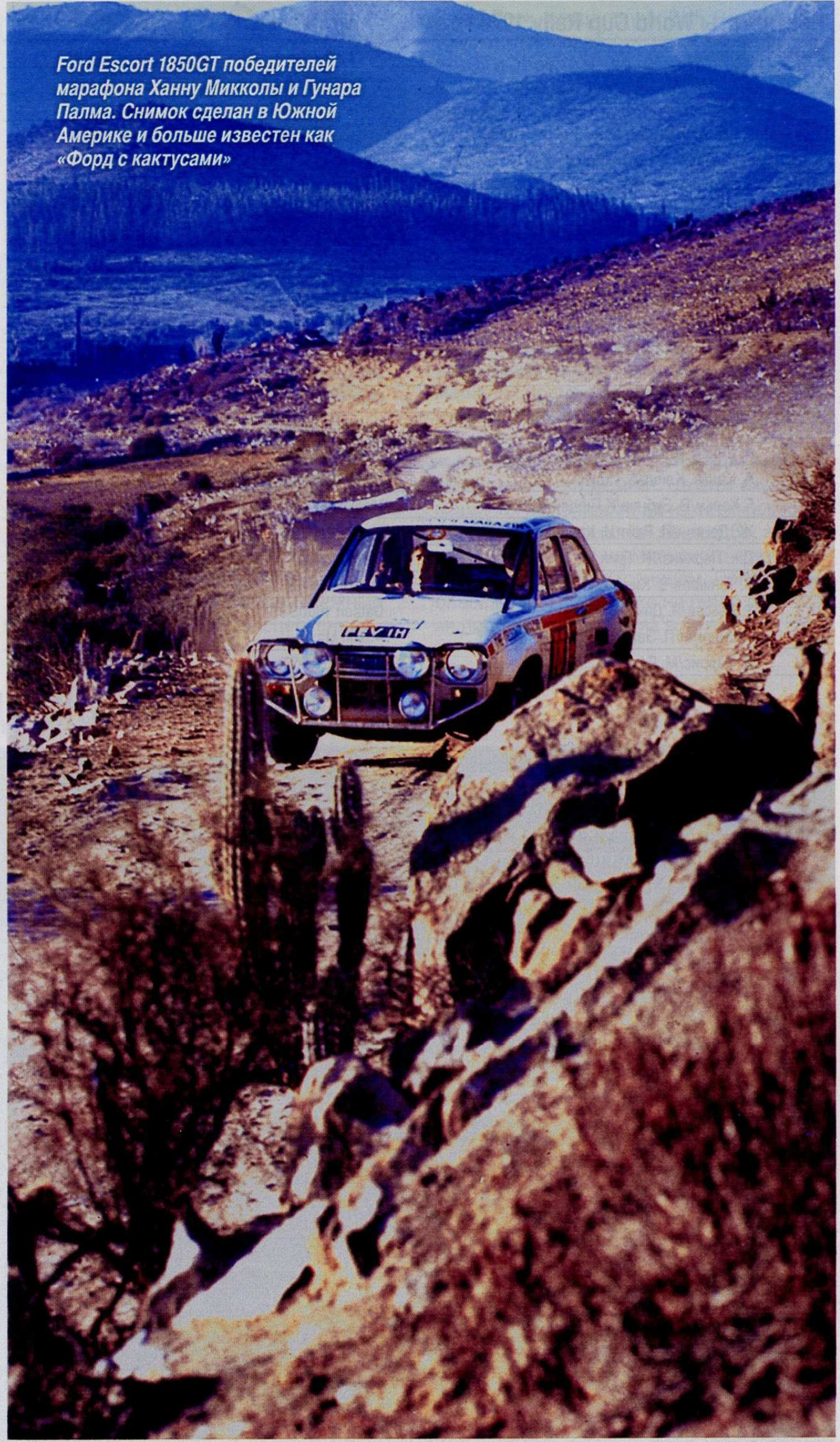
В четырехстах километрах от Монтевидео сошел с дистанции один из фаворитов — Рене Траутман: в попытке оторваться от наседавшего Микколы он не удержал машину на повороте. Невредимый Траутман вылез из уничтоженного Citroena и расплакался как младенец. На первых трех тысячах километров сошло 19 автомобилей.

Остальных ждал непрекращающийся дождь в пампасах, снег в Андах и дороги, по которым до них бродили только ламы...

Начинался боливийский «прим». Кордильеры. Горные дороги такие узкие, что полицейские перекрывают их по расписанию: сутки машины идут в одну сторону, сутки — в противоположную. Иначе не разъедешься. Экипаж Ивана Астафьева реался вперед. Сафонов и Астафьев в одном экипаже — два заклятых друга-соперника: на ипподромных гонках в Москве они рубились жестко. Усталость такая, что Астафьев порой начинал дико орать, только чтобы не заснуть. При этом сзади, как ни в чем не бывало, спал третий член экипажа Гаркуша. И Сафонов видел, что Астафьев клевет носом. Поколебавшись немного, Сафонов размахнулся и, насколько позволяла тесная москвичовская кабина, врезал Астафьеву по лицу. А тот, тряхнув головой, прокричал: «Молодец! Давай еще!»

На ответственных участках могучий Астафьев никого не подпускал к рулю. Но у любого организма есть предел. Сменился. А через час Астафьев опять затребовав руль. Пока пересаживались, мимо пронесся Москвич Гирдаускаса. Тут Астафьев азартно бросился в погону, даже не пристегнувшись. А дорога — поворот на повороте. В пыли Астафьев не рассчитал скорость, и Москвич №21 полетел под откос. Астафьева выбросило через дверь. Машина прокатилась по гощику.

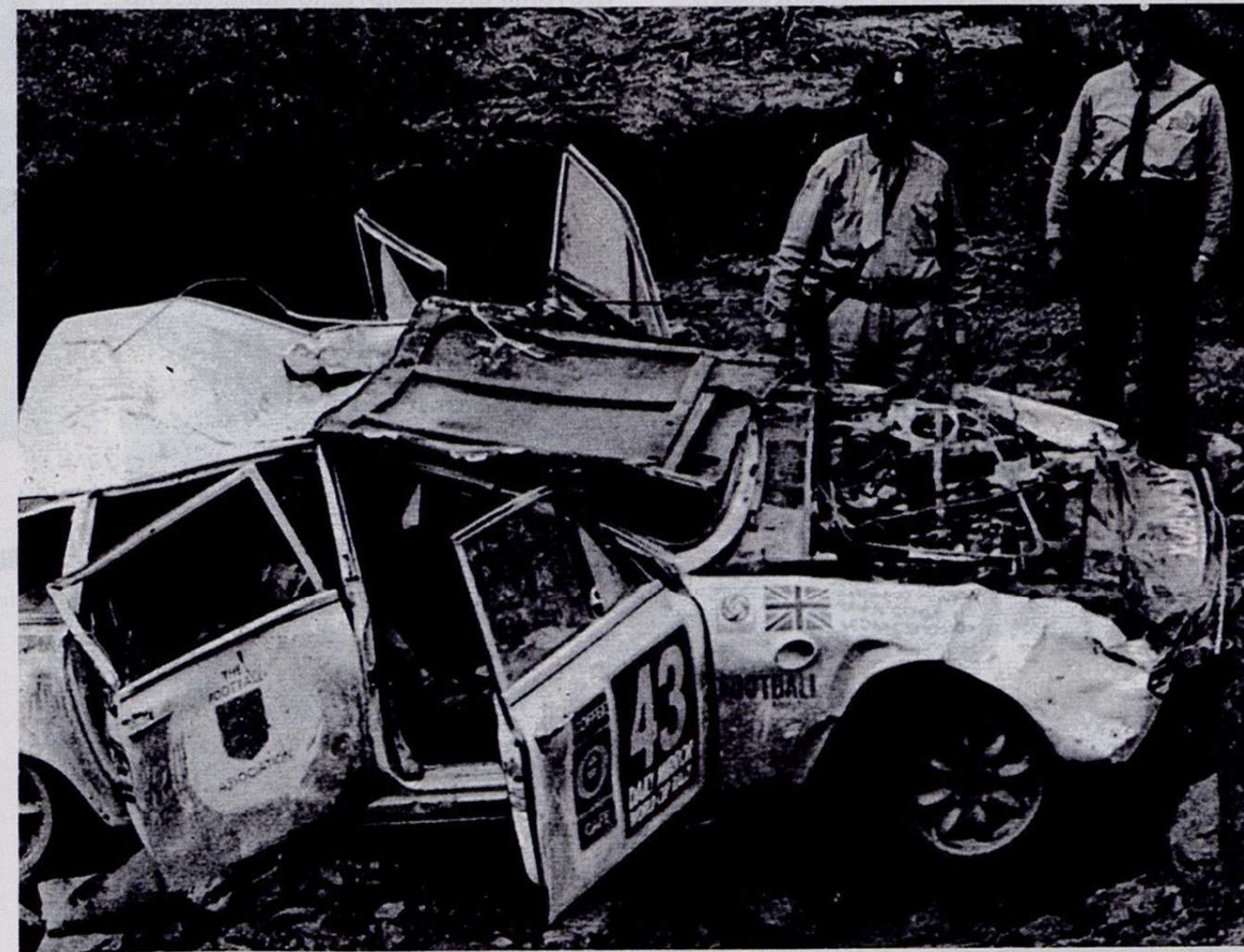
Гирдаускас, на глазах у которого все случилось, ударил по тормозам. Вместе осторожно втащили Астафьева на разложенное сиденье, и — тут уже не до результатов — Гирдаускас увез его в больницу. Место называлось Комарго —



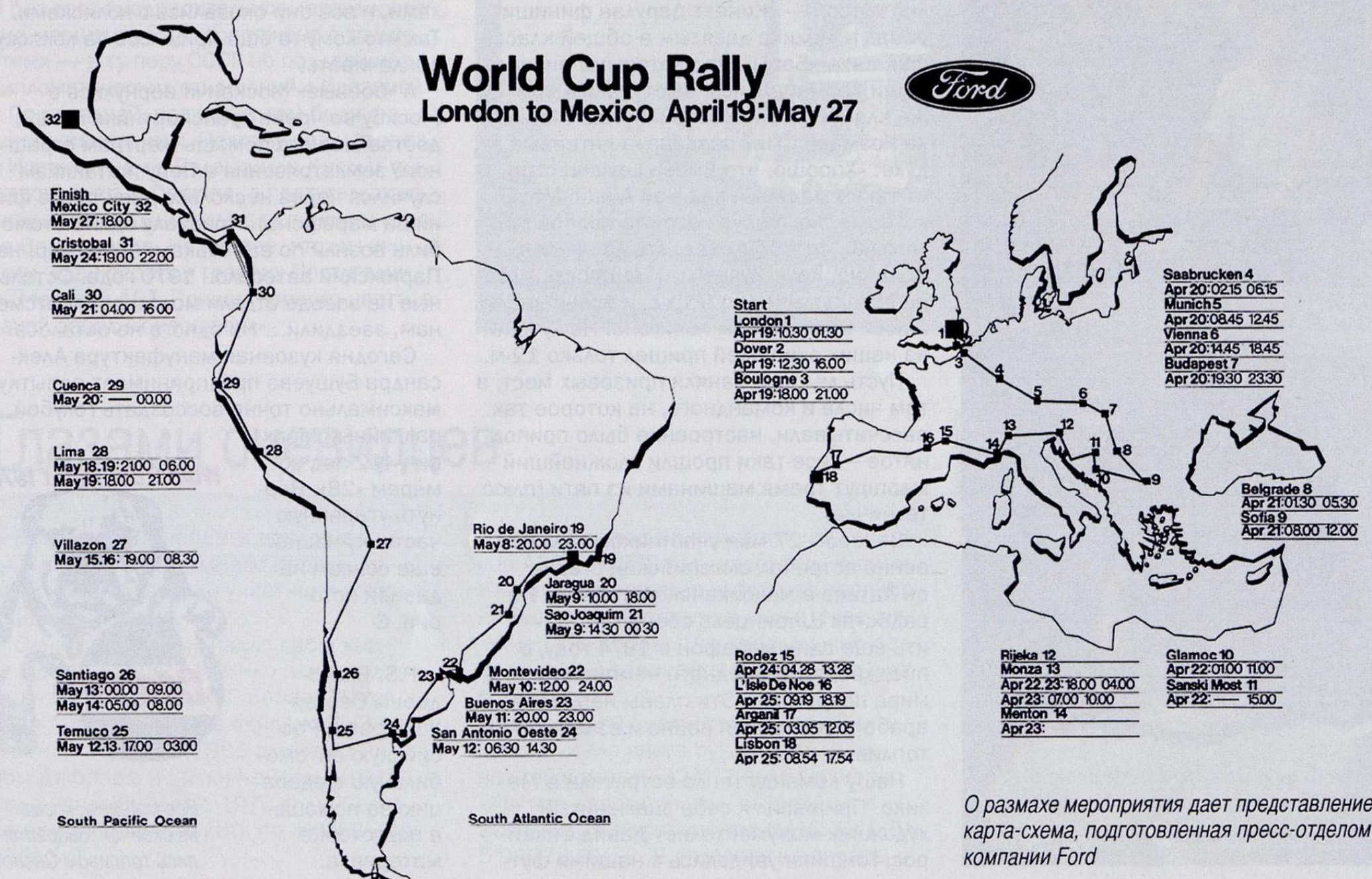
Ford Escort 1850GT победителей марафона Ханну Микколы и Гунара Палма. Снимок сделан в Южной Америке и больше известен как «Форд с кактусами»



Затруженная под завязку техника Москвич-427. Как и «бювье» машины, она оклеена рекламой спонсоров. Увы, наши гощики опоздали воспользоваться услугами титульного заправщика пробегера — фирмы Castrol. Наудачу обратились в лондонский офис Shell. Клерк выдал наклейки со знаменитым изображением раковины, и советская команда ни разу не испытывала проблем с топливом



На скоростном участке Родео—Ла Вина Triumph Эндрю Коузана улетел в пропасть. Шотландец Коуэн, один из фаворитов гонки, почти не пострадал, а его напарник сломал позвоночник. Коуэн, впоследствии успешно выступавший в ралли за заводскую команду знаменитого спортбюро Mitsubishi Ralliart Europe



О размахе мероприятия дает представление карта-схема, подготовленная пресс-отделом компании Ford

телефона нет, поезд ходит два раза в неделю. Тяжелый ушиб затылочной части головы, внутреннее кровоизлияние, перелом семи ребер — Астафьева надо было вытаскивать из этой дыры, чтобы оказать грамотную помощь. Но как? И вот неожиданно оказалась наша техникка! Евгений Андреев, догоняя команду, углядел у обочины мальчишек, играющих табличкой с номером «21»... Астафьева удалось «вписать» в забитую до предела техникку, двинулись. Но на высоте мотор не тянул, и один из подъемов не смогли одолеть. Вдвоем «техникку» не вытолкали — обессилели из-за кислородного голодания. Тогда за руль посадили... искалеченного Астафьева, и начали толкать втроем.

А дагонку советской команде неслись телеграммы из Москвы: «Не считаясь с затратами, обеспечить прибытие техникки на завершающий этап в Панаму!» То сэкономили на подготовке, то — не считаясь с затратами: 40 тысяч долларов, выданные Сочнову в Лондоне, против 300 тысяч, затраченных на подготовку завода Citroen! Поговаривали, будто Ford вложил в эту авантюру целый миллион. Вспомнилось Сочнову, как с инженером торгпредства они носились по Лиме, скупая подходящие амортизаторы: в го-

Результаты World Cup Rally 1970 года

Место	Экипаж	Автомобиль	Опоздание
1	Х. Миккола/Г. Палм	Ford Escort 1850GT	9 ч 7 мин
2	Б. Кулчел/Дж. Сайер	Triumph 2.5PI	10 ч 25 мин
3	Р. Аалтонен/Г. Лиддон	Ford Escort 1850GT	10 ч 46 мин
4	П. Хогкирк/А. Нэш/И. Джонстон	Triumph 2.5PI	12 ч 26 мин
5	Т. Мякинен/Ж. Стелелер	Ford Escort 1850GT	14 ч 31 мин
6	Дж. Гривз/А. Фолл	Ford Escort 1850GT	19 ч 31 мин
7	П. Вансон/О. Тюрка/А. Лепринс	Citroen DS21	22 ч 3 мин
8	С. Засада/М. Ваховский	Ford Escort 1850GT	23 ч 59 мин
9	Р. Редгрейв/П. Кулер/Р. Фриборо	Morris 1800	24 ч 42 мин
10	Р. Смит/А. Уотсон/Ж. Дерулан	Austin Maxi	30 ч 35 мин
11	К. Тамбэн/А. Веленский/Р. МакОлей	Austin 1800	32 ч 36 мин
12	Л. Потапчик/Ю. Лесовский/Е. Баженов	Moskvitch 412	34 ч 6 мин
13	В. Бендек/Д. Хюбнер/Х. Бургоа	BMW 2002ti	35 ч 14 мин
14	Р. Чэннон/Р. Кулер	Ford Lotus Cortina	36 ч 43 мин
15	А. Рис/Г. Томас/У. Джеймс	Hillman Hunter	37 ч 50 мин
16	А. Кау/А. Клинт/А. Пфуль	Mercedes-Benz 280SE	38 ч 5 мин
17	Г. Хольм/В. Бубнов/К. Гирдаускас	Moskvitch 412	38 ч 52 мин
18	Ж. Дентон/П. Райт/И. Крейен	Morris 1800	39 ч 16 мин
19	Дж. Перкинз/Ж. Грин	Peugeot 404	40 ч 46 мин
20	С. Тенишев/В. Кислых/В. Широченко	Moskvitch 412	41 ч 5 мин
21	Р. Яссен/Я. Дик	Datsun 1600SSS	46 ч 1 мин
22	Т. Кингсли/П. Эванс/М. Скарлетт	Austin Maxi	46 ч 25 мин
23	Д. Харрис/М. Батлер	Ford Escort GT	66 ч 8 мин



Опять тормоза! Валерий Широченко и Сергей Тенишев (справа) у своего Москвича №40



роде не оказалось представительства фирмы Koni. Впереди, в порту Буэнавентура, участник ждал старый итальянский теплоход Верди, переправлявший машины и гонщиков через Панамский залив. Но Верди мог принять на борт только 35 экипажей, поэтому всем стоило поспешить... Впрочем, по ходу марафона у главного судьи гонки Джона Шпринцеля оставалось все меньше уверенности в том, что наберется и это количество. На всякий случай Автоэкспорт вступил в переговоры с колумбийскими военны-



Импровизированная фотосессия возле стадиона Ацтека в Мехико 27 мая 1970 года

ся пожар. Маранг сгорел, а его напарник Поль Кольтелони оказался в больнице с тяжелейшими ожогами. «Эта дорога полита нашей кровью», — заявила позднее Клодин Траутманн, жена Рене Траутманна, которая тоже участвовала в гонке. На последнем СУ, когда до финиша оставалось каких-то 300 км, застучал двигатель ее Ситроена. И так, 25810 км дистанции остались позади. Технический финиш World Cup Rally 70 состоялся 26 мая в местечке Фортин, в 250 км от Мехико. Все улицы по пути к финишу устилал ковер из роз. Гонку закончили всего 23 автомобиля 13 марок. Ни одной итальянской, японской, шведской машины, ни единого Porsche. Лишь один Mercedes-Benz из пяти стартовавших, единственный Citroen из шести, один Peugeot из двенадцати! И ни одного автомобиля с мотором объемом свыше трех литров. Победивший экипаж Ханну Миккола и Гунара Палама на Ford Escort показал на всем маршруте среднюю скорость более 100 км/ч! Подсчитали, что гонщики проехали на трассе в среднем по 400 часов. Экипаж-победитель получил в общей сложности 11713 фунтов стерлингов призовых. Дамский экипаж Розмари Смит — Элис Уотсон — Жинетт Дерулан финишировала в Мехико десятым в общей классификации. «Бабы», над которыми вначале наши смеялись, выступали в том же классе, что и Москвичи-412. Модистка Розмари Смит раздавала интервью в духе: «Хорошо, что British Leyland строит такие машины, как мой Austin Maxi, которые, не требуя какой-то особой подготовки, способны доехать до призов». Конечно, дама лукавила: мощность мотора Maxi подняли до 95 л.с. и испытывали шасси на танковом полигоне. Но лучший из наших экипажей пришел только 12-м. Пусть мы и не заняли призовых мест, в том числе и командного, на которое так рассчитывали, настроение было приподнятое — все-таки прошли сложнейший маршрут тремя машинами из пяти (плюс техничка). Вечером 27 мая участников торжественно встречал олимпийский стадион Ацтека в мексиканской столице. На радость Шпринцель обещал устроить еще один марафон в 1974 году, в преддверии очередного чемпионата мира по футболу. Эти планы нарушили арабо-израильская война и взлет цен на топливо... Нашу команду тепло встретили в Мехико. Пригласил к себе знаменитый художник-монументалист Давид Сикейрос. Гонщики увиделись с нашими фут-



Москвич №71 Гунара Хольма, Каститиса Гирдаускаса и Владимира Бубнова грузят на теплоход Верди в порту Буэнавентура, Колумбия: отсюда 26 экипажей поплывут до порта Кристоаль в Панаме

Спонсоры старались не упустить выгоду от марафона, не теряя при этом чувства юмора: «Поздравления пилотам Москвичей. Это первый автомобиль, финишировавший в марафоне без нашей помощи». Ferodo — производитель frictionных накладок сцеплений и тормозов

болистами, легендарным Львом Яшиным. А потом был футбол! Смотрели матч СССР—Мексика, открывавший 31 мая чемпионат мира. Стараясь подчеркнуть свое расположение к гостям, мексиканцы повесили позади ворот транспарант с единственными русскими словами, какие знали: «Пушкин» и «Водка». Гонщики, напуганные предупреждениями сотрудников торгпредства об агрессивности местных болельщиков, поначалу не знали, как себя вести. Потом начали орать: «Шайбу! Шайбу!» Мексиканцы посмотрели на них и тоже закричали: «Шайбу! Шайбу!» Матч завершился нулевой ничьей.

На родной АЗЛК гонщики вернулись героями: их представили к государственным наградам. Ветеранов, участвовавших еще и в марафоне Лондон—Сидней, — к орденам Трудового Красного Знамени, новичков — к медалям «За трудовую доблесть». Но наград так и не вручили. А завод премировал своих раллистов мотоциклами Урал. Решили, что доехавшим до финиша положен Урал с коляской, а сошедшим — без. В Минавтопроме пожимали плечами: чудит директор Коломников, себестоимость Москвича такая же, как цена мотоцикла, около 1200 рублей. Но исправлять ничего не стали. Из Ирбита пришел контейнер с мотоциклами, и все они оказались с колясками. Так что кому-то еще пришлось за коляску доплачивать.

А «боевые» Москвичи вернулись в Москву во чреве транспортного АН-12, доставлявшего помощь жертвам страшного землетрясения в Перу (катаклизм случился через несколько дней после финиша марафона). Поначалу один автомобиль возили по выставкам, например, на Парижский автосалон 1970 года. Остальные на заводе отдали молодым спортсменам, заездили... Ни одного не осталось.

Сегодня кузовная мануфактура Александра Бушуева предпринимает попытку максимально точно воссоздать голубой раллийный Москвич-412 под номером «28». Вернуть утерянную частичку нашей еще совсем недавней истории. ☺

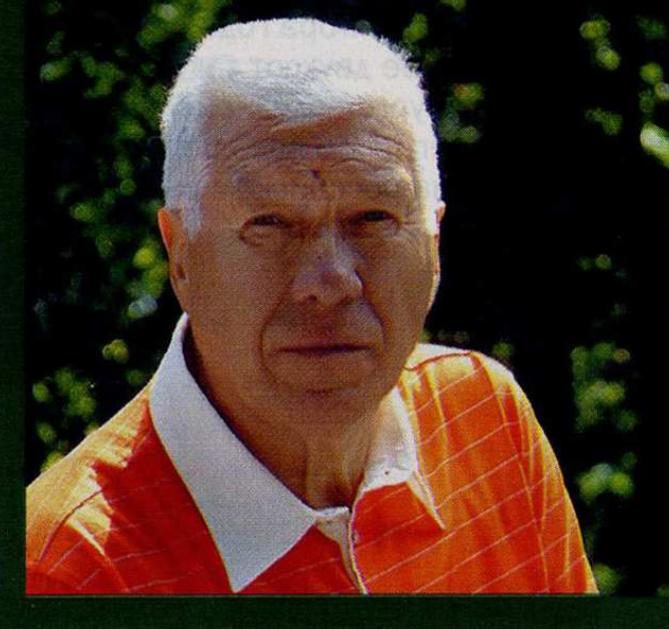
Р.С. Благодарим Сергея Ушакова и Российскую автомобильную федерацию за помощь в подготовке материала.



Все машины, кроме Москвичей, заправлялись топливом Castrol

Юрий Лесовский
Мастер спорта международного класса. Экипаж №28. Технический финиш ралли состоялся в его день рождения

«Стоим, заправляемся в Рио-де-Жанейро сразу после выезда из закрытого парка — и одновременно



меняем масло, отсасывая его в козубу через отверстие для масляного щупа. И тут подлетает лидер гонки Ханну Миккола и просит дать заправиться. А отъехать-то мы не можем. В раздражении Миккола плюнула на капот нашего Москвича — и укатил на этап. Спустя какое-то время в день отдыха гуляем по городу и встречаем финнов: у Микколы огромный синяк под глазом. И Аалтонен мне знаками показывает: это, мол, я его, за тот плавков. На одном из этапов в Андах довелось выручить австралийский экипаж №32 на Остине 1800. Я шел сзади, вижу — виляет: судя по всему, из-за кислородного голодания парень засыпает за рулем. Оказался из русских, его звали Андреем. Ну, я поравнялся с ним, гудну — двое в его команде в тот момент спали глухо, а он клевал носом. После моего сигнала проснулся. Я его, разумеется, обошла. Он потом всякий раз при встрече благодарил».

Марафоны — выдумка газетчиков

Соревнования на сверхдальние расстояния стали проводить вскоре после появления автомобиля. В 1907 году стартовал пробег Пекин—Париж. Маршрут протяженностью 16000 км был пройден итальянским экипажем Сципиона Боргезе, Луиджи Бардзини, Этторе Гвиццарди за 60 дней. На автомобиле Itala 35/45 HP спортсмены пересекли Китай, Монголию, Сибирь, центральные районы России и Европу. Пробег был устроен парижской газетой Le Matin. Из пяти стартовавших экипажей до финиша добрались четыре.

В 1908 году газета The New York Times затеяла соревнование на дистанции 21346 км от Нью-Йорка до

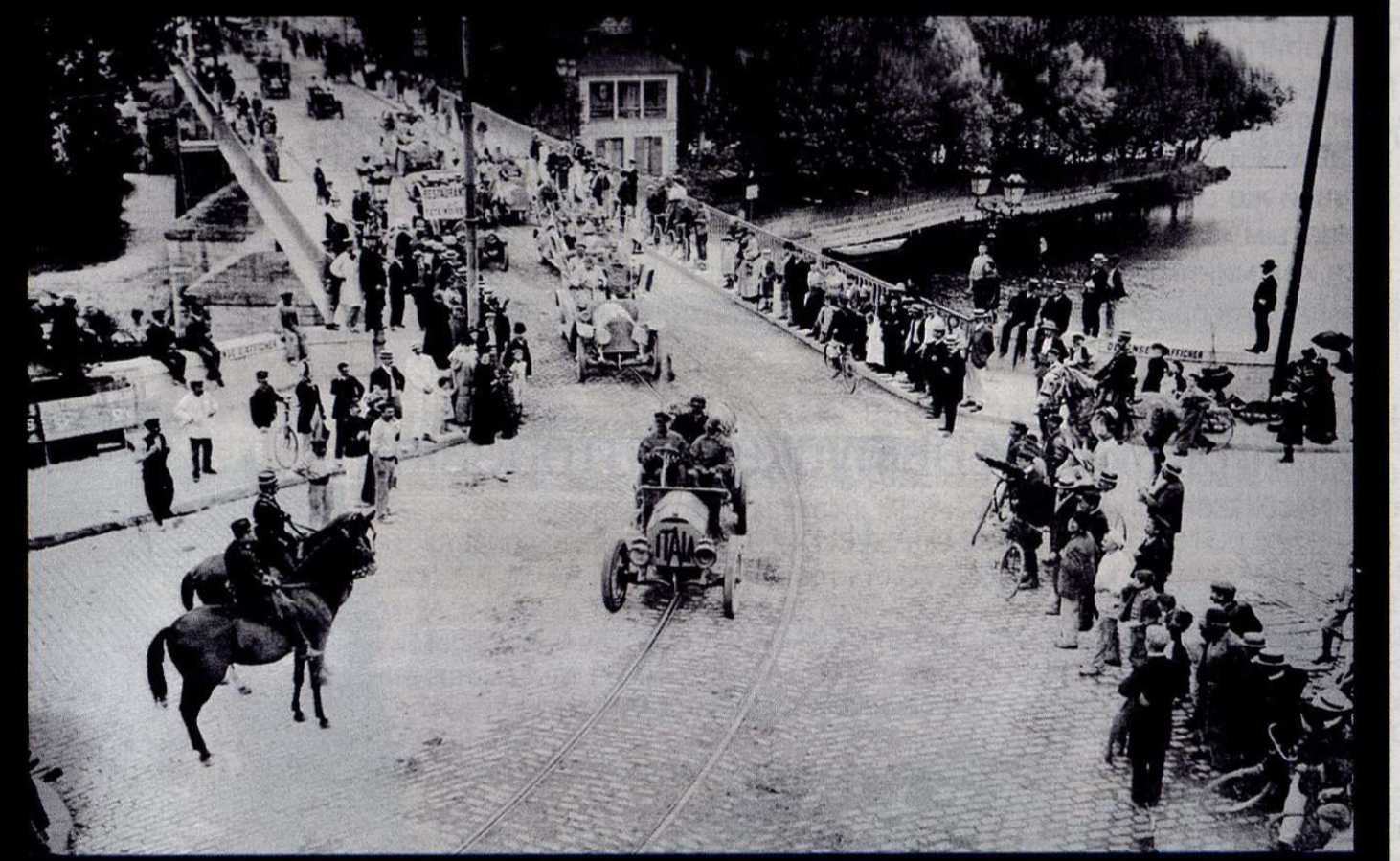
Парижа (не считая переправы через океан). Стартовало шесть экипажей. Трасса пролегла по всей территории США до Аляски, а далее через Японию и от Владивостока через всю Россию и Европу. Чтобы преодолеть этот путь, победителям Гансу фон Коппену, Гансу Кнаппе и Эрнсту Маасу на машине Protos 30PS потребовалось пять с половиной месяцев. Однако приз отдал американскому экипажу на автомобиле Thomas Model 35 Flyer, пришедшему вторым на четыре дня позже. Всего финишировало три автомобиля. По мотивам этого пробега в 1965 году была снята кинокомедия Большие гонки (АР №4, 2009).



Экипаж Thomas Flyer на Аляске, 1908 г.



24 ноября 1968 года. Участники марафона Лондон—Сидней на улицах Лондона



Встреча Италии в Париже 10 августа 1907 года

Глазами очевидцев

Великие автопробеги воплощаются в книги. Эту традицию первых марафонов подхватили участники гонки Лондон—Мехико. Одним из первых издал свою книгу Mexico or bust («Мехико или ничего») журналист британской Sunday Mirror Марк Кан, ехавший в экипаже №3 на частном Morrisе 1800 вместе с Питером Джоппом и Уилли Кейвом. Книга Кана увидела свет в 1970 году. Сегодня ее можно разыскать по ISBN 0 245 50518 0.

Захватывающие приключения гонщиков АЗЛК в 1978 году изложены Юрием Клемановым со слов участника марафона Виктора Щавелева в книге «Москвичи на Москвичах». Эту книгу можно прочесть в электронном виде на сайте www.sovietrally.ru. Настоящей библиографической редкостью стала книга руководителя гоночной команды АЗЛК Карла Сочнова «Крутые дороги ралли», вышедшая в 2005 году в издательстве ЦДТС. Ее ISBN 5 94675 010 0. В этой книге описаны



многие моменты, оставшиеся за рамками официальных протоколов и газетных репортажей. Наконец, к 40-летию ралли-марафона

Borg&Beck, подшипники SKF. Слабым местом конструкции были барабанные тормоза. В Европе из-за перегрева сгорали манжеты тормозных цилиндров, жидкость вытекала. Применили, так сказать, ноухау: не возились с каждым цилиндром по отдельности, а отсоединяли от шаровых пальцев весь поворотный кулак в сборе с тормозом и заменяли новым. Благо имелся запас. Это здорово сэкономило время.

В Латинской Америке начали лопатиться чуждые ушки крепления передних тормозов. Ремонтник, по виду — сбежавший немец, поставил «гусиные лапки», не дав вращаться цилиндру отскочить, даже если ушко лопнет. Впоследствии на серийных машинах пошли усиленные ушки — то некое, что завод внедрил по результатам ралли.

Качество бензина в Латинской Америке было непредсказуемым. На этот случай в машинах лежал цилиндр из трехмиллиметровой стали с крышкой на резьбе, а внутри — бутылка от шампанского с жуткой гадостью, тетраэтилсвинцом. Поначалу мы опасались, а потом уже не глядя открывали пробку и лили этот яд в бензобак».



Юрий Полторацкий
Заместитель начальника бюро доводки и испытатель АЗЛК, инженер в составе экипажа техники. Считает, что попал в команду во многом благодаря живому испанскому

«Машины готовили по технологии фирмы Rolls-Royce. Сначала подбирали детали в пределах допусков, затем тщательно собирали, обкатывали, разбирали, дефектовали и уже затем собирали окончательно. На машинах стояли более надежные поршневые кольца Goetze, сцепления