

АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР

СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК
«СПОРТ»
№ 5



«МОСКВИЧ-412» РАЛЛИ «ТУР ЕВРОПЫ» 1971 ГОДА

ПОЛНАЯ ПОБЕДА
ЧЕРЕЗ ВСЕ ЧЕТЫРЕ СЕЗОНА
БЕЗ ПОЛОМОК И АВАРИЙ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Специальный выпуск «Спорт» №5, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клигин

Старший редактор: Н. М. Заарич

Издатель, импортер в Россию:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутова

Финансовый директор: Е. Н. Брудинова

Операционный директор: Е. Н. Брудинова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 799 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 5000 экз.

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»

© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 8–9, 10 (верх): ООО «Айга Групп»;
стр. 16: ООО «Идея Центр»; стр. 3–7, 10 (низ), 11–15:
частная коллекция Максима Шелепенкова

Текст — Сергей Ионес, Егор Карпунин

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска ветеранов АЗЛК Юрия Ивановича Лесовского, Вадима Борисовича Ржещичко, Николая Николаевича Титова; Александра и Кирилла Кириллович (Музей истории советского ралли); Александра Павленко и Максима Шелепенкова

При подготовке выпуска использованы материалы книги Ю. А. Клеманова «Москвичи на «Москвичах»» (М.: Московский рабочий, 1978) и Внешнеторгового объединения «Автоэкспорт».



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата печати (производства): 30.10.2018

Дата выхода в России 04.12.2018

Разработка и осуществление проекта:

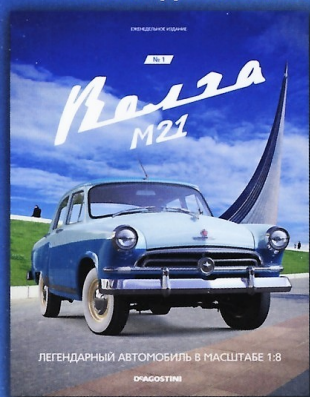
TAIGA



УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ М21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ



В октябре 1971 года Внешнеторговое объединение «Автоэкспорт» выставило восемь советских экипажей на ралли «Тур Европы». Команда состояла из трех «Москвичей» производства АЗЛК, двух «Москвичей», выпущенных в Ижевске, и трех «Жигулей» ВАЗ-2101. В командном зачете «Москвичам» досталось первое место и золотой кубок, гонщикам на ВАЗах — второе место и серебряный кубок.

В боевой готовности

В начале 70-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 автомобильного клуба Александр Васильевич Ипатенко смело подавал заявку на участие наших экипажей в ралли «Тур Европы» (*Tour d'Europe*) 1971 года — им предстояло пройти 14 425 км по хорошим дорогам Старого Света. В связи с участием советских экипажей организаторы в тот год продолжили 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 различных 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. На московских «Москвичах» ехали капитан команды Александр Ипатенко и его опытный напарник Эммануил Лифшиц (стартовый номер 54, регистрационный «00-21 АВО»), за-

водчанин Владимир Бубнов и водитель такси Анатолий Печенкин (стартовый номер 53, регистрационный «00-22 АВО»), а также опытные гонщики, работавшие на АЗЛК — Юрий Лесовский и Вадим Ржежицкий (стартовый номер 52, регистрационный «00-23 АВО»). Ижевские машины обкатывали экипажи в составе Эдуарда Сингуинди и Льва Морозова (стартовый номер 50, регистрационный «00-26 АВО»), Леонтия Потапчика и Гуннара Хольма (стартовый номер 51, регистрационный «00-24 АВО»). Особая ответственность ложилась на Якова Лукьянова и Александра Карамышева (стартовый номер 23, регистрационный «00-20 АВО»), Евгения Андреева и Валентина Кислых (стартовый номер 24, регистрационный «00-19 АВО»), Кастиса Гирдаускаса и Ульдиса 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» (*Lada*).



Машина экипажа АЗЛК В. Бубнова и А. Печенкина на фоне конкурента — автомобиля BMW



Схема трассы ралли из рекламного буклета «Автоэкспорта»

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 «техников», тоже «Москвичей». Среди механиков были такие проверенные сложнейшими соревнованиями гонщики, как Юрий Полторацкий, Александр Сафонов, Александр Терехин, представитель ижевского автозавода Анатолий Козырчиков. Механикам «техников» дали команду в случае неисправности боевого автомобиля снять нужную деталь со своей машины. Тренером советских экипажей на этих ралли выступал Роман Александрович Чертов, бесценно 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 Александр Сафонов и Геннадий 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



Старт ралли в Эрбихе (Германия). Автомобиль соперников Opel Rekord



Наши соотечественники на таких мощных иномарках, как спортивное купе Lancia Fulvia

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

«Москвичи» производства АЗЛК экипажей А. Ипатенко/З. Лидица (54) и Ю. Лесовского/В. Жечичского (52)





Скользкая зимняя трасса в Европе. Впереди колонны «Москвич» Ю. Лесовского и В. Риечницкого

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.

из-за ДТП. Гонщиков пустили в обезд, 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 приехали экипажи на «Москвичах» — они однозначно лидировали во всех зачетах. Организатор ралли — автомобильный клуб Германии ADAC — проигрывал советскому «Автоэкспорту». Далее следовал первый этап

Незадолго до начала ралли все «Москвичи», выпускавшиеся в Москве и Ижевске, пережили небольшую модернизацию

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



Непогода. Покрытые толстым слоем дорожной грязи «Москвичи» и «Лада»



Колонна участников ралли на улицах Москвы

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 двухдневный отдых. Наших участников и иностранцев поселили в отличной «сталинской» гостинице «Украина» на Кутузовском проспекте. При этом московские гонщики не упустили возможности развеселиться на короткое время по домам. Многие

автомобилисты Москвы собрались фотографировать колонну спортивных машин и обслуживающих их механиков на «техничках». Именно тогда, в октябре 1971 года, на АЗЛК открывали «новую территорию» с оснащением 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.

Продолжение на стр. 10



Туман, мокрая дорога. На первом плане экипажи Э. Сингуринда/Л. Морозова («Ижмаш») и А. Ипатенко/З. Луфилца (АЗЛК)





«МОСКВИЧ-412»
РАЛЛИ «ТУР ЕВРОПЫ» 1971 ГОДА



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 про-

хождения колонны останавливали работу, выходили к шоссе и радостно махали руками. На дорогах Болгарии экипаж Гирда-ускаса 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



Нехотевшие автомобили в «полевых» условиях в дождливую погоду



Советские машины на радом из промежуточных финишей. На первом плане — автомобиль 3, Синзуриди и Л. Морозова. Хорошо видна ижевская эмблема на крыле

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,



«Техники» советской команды с багажником на крыше. На заднем плане — еще один «Москвич» того же назначения



Девушка в национальном костюме вручает цветы советскому гонщику В. Бубнову

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 со-

драгоценного времени. И все-таки советским гонщикам удалось не выбыть с дистанции из-за опоздания на контрольный пункт. Помог промежуточный отдых, полагающийся 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.

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

Ралли закончилось в немецком Травемиюнде полной победой советских автомобилей

ветским 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

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 Травемиюнде полной победой советских автомобилей. Первое место и золотой кубок завоевала команда гонщиков из Москвы и других

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 Х. 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



«Москвич» А. Ипатенко и Э. Лифшица мчится по опасной мокрой трассе

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. Андропова.

Технические характеристики «Москвич-412»

Число мест	4–5
Максимальная скорость	160–180 км/ч
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-42
Генератор	Г-250Ж1
Реле-регулятор	РР362-А
Прерыватель-распределитель	P118
Катушка зажигания	Б-115
Стартер	СТ113
Размер шин	6,40-13
Масса, кг	
снаряженная	1440–1450
Дорожный просвет, мм	
под переднюю ось	190
под заднюю ось	190
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	5,25
наружный габаритный	5,7
Рулевой механизм	
глобидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 16,1	
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия	

Тормоза

рабочие — барабанные, привод гидравлический, раздельный, с гидровакуумным усилителем

стояночный — с механическим тросовым приводом на задние колеса

Сцепление

однодисковое, сухое, с нажимной пружиной диафрагменного типа

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Передаточные числа коробки передач

I — 3,49; II — 2,04; III — 1,33; IV — 1,00; задний ход — 3,39

Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число — 4,22

Двигатель

УМЗ-412, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм 82

Ход поршня, мм 70

Рабочий объем, см³ 1478

Степень сжатия 8,8

Порядок работы цилиндров 1-3-4-2

Карбюратор

К-126Н

Максимальная мощность

80–85 л.с. при 5800–6000 об/мин

Максимальный крутящий момент

11,4 кгс·м при 3000–3800 об/мин



Укротитель «Москвичей»

Удачными выступлениями в сложных и длительных международных ралли заводская команда АЗЛК во многом обязана заслуженному мастеру спорта СССР, четырехкратному призёру СССР по ралли, участнику ралли-марафонов «Лондон–Сидней», «Лондон–Мехико» и «Тур Европы» на автомобилях «Москвич», многократному рекордсмену СССР Юрию Ивановичу Лесовскому.

Юрий Лесовский родился в Москве в 1931 году. Он пришел на завод сразу после войны — в 1945 году. Сначала работал слесарем-инструментальщиком, затем перешел на главный конвейер. Увлекался лыжами и мотоциклетным спортом. Вернувшись на завод после демобилизации из Воздушно-десантных войск в 1954 году, сел за руль автомобиля. Дебют Лесовского в автомобильном спорте состоялся на одном из первых союзных ралли на «Москвиче-402-425» в экипаже с Александром Терехиным по маршруту Москва–Рига–Москва. В абсолютном зачете этот автомобиль занял четвертое место.

Юрий Иванович вскоре стал водителем-испытателем отдела главного конструктора (ОГК) МЗМА. В 1958 году получил звание мастера спорта СССР. В 1963 году Лесовский выиграл чемпионат СССР по ралли, а через два года стал бронзовым призёром ралли «Русская зима». В 1966 году Юрий Иванович становится чемпионом СССР по шоссейно-кольцевым гонкам, а на следующий год — серебряным призёром по ипподромным гонкам.



Ю. И. Лесовский осматривает реплику автомобиля «Москвич», участника ралли «Лондон–Мехико» (2011 год)

Лесовский принимал участие в международных ралли 60-х годов, таких как «Акрополис» (Akropolis), «Монте Карло» (Monte

Carlo), «Северное сияние» (Midnight sun). Но настоящее испытание воли и мастерства ждало Лесовского на марафоне «Лондон–Сидней» (London–Sydney Marathon) в декабре 1968 года. Двадцать второе место в абсолютном зачете не воспринималось как неудача, главное — «Москвич» Лесовского и Уно Аввы благополучно добрался до финиша. Звание мастера спорта международного класса присвоено Юрию Ивановичу в 1969 году. Потом последовало участие на «Москвиче-412» в самых сложных международных ралли — «Лондон–Мехико» (World cup rally) и «Тур Европы» (Tour d'Europe). На «Турах Европы» экипажи боевых «Москвичей» в первой половине 70-х годов уверенно завоевывали первые места в командном и даже абсолютном зачете и золотые кубки. В начале 70-х годов пришлось в экстремальном режиме испытывать новые коробки передач серии КП-9. В паре с Эммануилом Лифшицем Лесовский ездил кругами по Садовому кольцу, порой нарушая ПДД. Когда коробка выходила из строя, возвращались на завод на последней включаемой передаче для замены и ремонта. Результаты



Гонщики советской команды и астрологические фотомодели на фоне «Москвичей» на финише ралли «Лондон–Сидней»



Ралли «Лондон–Мехико». Слева направо: Л. Потапчик, С. Тенишев, Ю. Лесовский, В. Кислых, Э. Баженов, В. Широченко

испытаний с учетом всех поломок тут же передавались конструкторам.

В августе 1972 года в 30–40-градусную жару Юрий Лесовский и Николай Шевченко под контролем заместителя главного конструктора АЗЛК Игоря Гладилкина устанавливали мировой рекорд скорости на автомобиле с серийным кузовом — «Москвиче-412». В перерыве между заездами пришлось возвращаться на АЗЛК, где рекордной машине для новой серии заездов и второго рекорда заменили двигатель со стандартным рабочим объемом 1478 мм³ на более мощный литражом 1820 мм³. А заодно потребовалась перемена вышедших из строя коробки передач и редуктора заднего моста. Ремонт Лесовский сделал своими руками, он приходил на завод рано утром, до начала рабоче-

го дня. Юрий Иванович внес предложение по модернизации коробки, которое было учтено конструкторами.

Лесовский ушел с АЗЛК и из автоспорта в 1982 году. Возил пассажиров на многоместном автобусе *Ikarus*, потом какое-то время поработал за рулем персонального автомобиля. Юрий Иванович даже в возрасте 78 лет на равных с молодыми выдерживал 24-часовую гонку на Дмитровском автополигоне на автомобиле *Seat Ibiza*. Ему даже удалось после своего 80-го дня рождения проехать по трассе ралли на «Москвиче» — теперь уже это было соревнование ретро-автомобилей. Лесовский ехал в одном экипаже с Кириллом Кирилловым. И сегодня Юрий Иванович приходит на выставки ретро-автомобилей — особенно марки «Москвич».



Участники ралли «Лондон–Мехико»: А. Сафонов, Ю. Лесовский и В. Широченко на фоне реплики боевого «Москвича» (2011 год)

Юрий Иванович Лесовский

1945 год

Пришел работать на Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА).

1954 год

Вернулся на завод после демобилизации из рядов Советской армии.

1957 год

Впервые принял участие в ралли. Завоевал четвертое место в абсолютном зачете.

Первая половина 60-х годов

Принимал участие в международных ралли: «Акрополис», «Монте Карло», «Северное сияние».

1968 год

Успешно дошел до финиша сложнейшего ралли «Лондон–Сидней».

1969 год

Получил звание мастера спорта международного класса.

1970 год

Прошел трассу межконтинентального ралли «Лондон–Мехико».

1971 год

Выступил в европейском ралли «Тур Европы».

1972 год

Установил рекорд скорости на автомобиле с серийным кузовом «Москвич-412» на Дмитровском автополигоне.

1982 год

Ушел с завода и из автоспорта.

2007 год

Исполнил роль штурмана в ретро-ралли «Метелица».

2010 год

Принял участие в 24-часовой гонке на *SEAT Ibiza ST 1.4* по скоростной дороге Дмитровского полигона.

СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЁТОВ



В ПРОДАЖЕ С 22 НОЯБРЯ

В ПЕРВОМ НОМЕРЕ МИ-24В
(РОССИЯ)

НОВИНАР



ОРИГИНАЛЬНАЯ
ОКРАСКА



⊕ МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС
И ДЕТАЛИ ИЗ ЛИТОЙ
ПЛАСТМАССЫ



КАЖДАЯ МОДЕЛЬ В КОМПЛЕКТЕ
СО СПЕЦИАЛЬНЫМ ДЕРЖАТЕЛЕМ



ТОЧНАЯ ДЕТАЛИРОВКА
ОРИГИНАЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ

МАСШТАБ 1:72



Спрашивайте в киосках или оформите подписку **на www.deagostini.ru**

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК «МИЛИЦИЯ СССР» №1

«МОСКВИЧ-407»

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

**DeAGOSTINI**

16+

ISSN 2071-095X
9 772070 095033