

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 899 РУБ.



**СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК
«СПОРТ»
№ 8**



«МОСКВИЧ-412» РАЛЛИ ЛОНДОН – СИДНЕЙ

МИРОВОЙ ДЕБЮТ НОВОЙ МОДЕЛИ
ПО ТРЕМ КОНТИНЕНТАМ
СМЕЛОСТЬ, ВЫНОСЛИВОСТЬ, МАСТЕРСТВО

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Специальный выпуск «Спорт» №8, 2020

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. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

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. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

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, обращайтесь по телефонам горячей линии:

8 495 660 02 02 для Москвы

8 800 200 02 01 для России

Или отправьте сообщение на e-mail: care@deagostini.ru

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», 220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123,

тел./факс: +375 17 324-94-27

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: 899 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: 5 000 экз.

© 2016–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»

© 2008–2020 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): © HDRI from hdrihaven.com (Author: Greg Zaal); стр. 16: ООО «Идея Центр»; стр. 5, 11, 13 (низ) © AP/TACC; стр. 3, 4, 14, 15: частная коллекция Максима Шелепенкова

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Сергея Ионеса, Егора Карпунина, Александра Павленко и Максима Шелепенкова

При подготовке номера использованы воспоминания Уно Аавы «Elu- ja ralliradadel» («Дорогами жизни и ралли»).



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): 20.10.2020

Дата выхода в России 23.11.2020

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

DEAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

ЕСЛИ ВЫ ПРОПУСТИЛИ ИЛИ НЕ НАШЛИ НОМЕР В КИОСКАХ И СУПЕРМАРКЕТАХ, ВЫ МОЖЕТЕ ЗАКАЗАТЬ ЕГО В НАШЕМ
ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНЕ DEAGOSHOP.RU



ПРЕИМУЩЕСТВА DEAGOSHOP.RU

ГАРАНТИЯ
ЛУЧШЕЙ ЦЕНЫ



РАЗЛИЧНЫЕ СПОСОБЫ
ДОСТАВКИ ПО РОССИИ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



НАКОПЛЕНИЕ
БОНУСНЫХ БАЛЛОВ
ЗА ПОКУПКИ



ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА ВСЮ КОЛЛЕКЦИЮ НА САЙТЕ **DEAGOSTINI.RU**
И ПОЛУЧИТЕ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ ПОДАРКИ И СКИДКИ!

В 1968 году проходило межконтинентальное автомобильное ралли протяженностью 16 тыс. км со стартом в Лондоне (Великобритания) и финишем в Сиднее (Австралия). В этом супермарафоне участвовала и советская команда: все четыре автомобиля «Москвич-412» благополучно добрались до финиша.

Ралли века

В 60-е годы в мире стремительно набирали популярность авторалли. Трассы становились все длиннее, условия соревнований все жестче, росло количество участников и зрителей, автомобильные компании вкладывали все больше средств в свои экипажи в расчете на рост продаж автомобилей, победивших в том или ином состязании. Ралли протяженностью в несколько тысяч километров, как правило, проходили в рамках одного континента, например Европы или Африки.

В СССР, как и в европейских странах, ежегодно проводились чемпионаты по авторалли, советская сборная принимала участие в международных ралли — как в социалистических странах, так и в капиталистических. В 1964 и 1965 годах советские автомобили даже выступили в знаменитом европейском ралли *Monte Carlo*, хотя и не совсем удачно.

Весной 1968 года два крупных зарубежных издания — английская газета *Daily Express*



Рекламная съемка советской команды и автомобилей «Москвич» после финиша ралли в Сиднее

и австралийская *Sidney Telegraph* — договорились об организации авторалли Лондон — Сидней (*London Sidney Marathon*).

Трасса в 16 тыс. км казалась невероятно длинной. Она должна была пройти по трем континентам — Европе, Азии и Австралии.



Советские гонщики перегоняют «Москвичи» своим ходом в Лондон к месту старта



«Москвич» Уно Аавы и Юрия Лесовского вскоре после старта ралли на улицах Лондона (24 ноября 1968 года)

При этом экипажам необходимо было уложиться в предельно жесткий временной график, выдерживая среднюю скорость 70 км/ч, то есть почти постоянно двигаться со скоростью не менее 110–120 км/ч. В мае 1968 года заметка о предстоящем ралли попала на глаза начальнику отдела рекламы Внешнеторгового объединения «Автоэкспорт» Деви Дарчиеву и капитану советской сборной, председателю Центрального автомотоклуба Александру Ипатенко. Узнав, что марафон состоится в ноябре–декабре, они твердо решили, что советские автомобили просто обязаны в нем участвовать, тем более времени на подготовку было достаточно.

изводства, Горьковский автозавод готовил новую «Волгу» ГАЗ-24, но это была сырая, сделанная по обходным технологиям машина, еще не имевшая омологации в Международной автомобильной федерации (FIA) и непригодная для сложнейших соревнований. Зато у Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА) появилась интересная новинка — «Москвич-412», созданный под руководством Александра Федоровича Андропова. По массе и габаритам новый автомобиль соответствовал «Москвичу-408», но при этом оснащался новым двигателем, по мощности сопоставимым с ГАЗ-21. Этот мотор обладал невиданным для отечественного автомобилестроения

не допуская перегрева даже в жару. Руководители отрасли возлагали большие надежды на экспорт «Москвича-412», а участие в невиданном по сложности и протяженности марафоне могло бы стать ярким мировым дебютом новой модели.

К ноябрю 1968 года, когда стартовал марафон Лондон–Сидней, «Москвич-412» уже пошел в серию. За три последних месяца 1967 года в отдел сбыта МЗМА поступило 709 экз., а за 1968 год — около 1800 экз. автомобиля. Весь 1968 год заводская спортивная команда активно испытывала новые «Москвичи-412». Эти машины выходили на старты многочисленных чемпионатов и первенств СССР по всем дисциплинам автоспорта, выезжали на международные ралли. Еще в январе «Москвич-412» дебютировал на шведском Rally Sweden-68. В летние месяцы московские гонщики тоже выступали на новых «Москвичах» на зарубежных ралли Raid Polski, Vltava, Jyvaskyla.

По массе и габаритам «Москвич-412» соответствовал «Москвичу-408», но оснащался новым мощным двигателем

Большие надежды

На первых же обсуждениях и совещаниях, посвященных предстоящим состязаниям, предложение Ипатенко выпустить на ралли «Волги» было отклонено. Базовую модель ГАЗ-21 уже приговорили к снятию с про-

показателем литровой мощности — 50 л.с. с одного литра. Даже у ЗИЛ-111 и «Чайки» этот показатель составлял 35 и 33,5 л.с. соответственно. Увеличенная по сравнению с «Москвичом-408» площадь радиатора обеспечивала двигателю отличное охлаждение,

плинам автоспорта, выезжали на международные ралли. Еще в январе «Москвич-412» дебютировал на шведском Rally Sweden-68. В летние месяцы московские гонщики тоже выступали на новых «Москвичах» на зарубежных ралли Raid Polski, Vltava, Jyvaskyla.



Весь 1968 год заводская спортивная команда активно испытывала новые «Москвичи-412». Эти машины выходили на старты многочисленных чемпионатов и первенств СССР по всем дисциплинам автоспорта, выезжали на международные ралли. Еще в январе «Москвич-412» дебютировал на шведском Rally Sweden-68. И в летние месяцы московские гонщики выступали на новых «Москвичах» на зарубежных ралли.

Обкатку в форсированном режиме новый автомобиль и, главное, его силовой агрегат уже прошли.

Машины и их пилоты

Отдел главного конструктора (ОГК), возглавляемый Андроновым, отнесся к подготовке боевых автомобилей максимально ответственно. Как раз накануне старта ралли, в октябре 1968 года, изменили название предприятия: Московский завод малолитражных автомобилей стал называться Автозаводом имени Ленинского комсомола (АЗЛК). Кузова раллийных автомобилей сваривали и собирали на конвейере АЗЛК под постоянным контролем конструкторов, следивших за точным соблюдением требований технической документации на всех этапах.

В конструкцию автомобилей внесли небольшие, но необходимые изменения. Задние лонжероны пола взяли от кузова универсала «Москвич-426» для установки «грузовых» восьмиллиметровых рессор вместо «седановских» шестиллиметровых. Они были шире на 5 мм. Специально усиливали места крепления амортизаторов и раскосы стенки за задним сиденьем. Пружины передней подвески подбирали по верхнему пределу жесткости. Поперечину передней подвески

дополнительно проварили, под нижние рычаги подвески установили дополнительные упорные шайбы. Кузов и переднюю подвеску каждого из автомобилей тщательно проверили по геометрии. Были специально сконструированы дополнительные бензобаки емкостью 75 л, решетки для защиты картера двигателя и передней подвески, а также

Эдуард Баженов несет контрольную карту судьям на пункте контроля времени

трубчатые ограждения, предохраняющие переднюю часть кузова при столкновении автомобиля с дикими животными. Под контролем конструкторов АЗЛК проводилась и сборка двигателей на Уфимском моторном заводе. Степень сжатия оставили стандартную, но полностью расчистили от огрехов литья впускные и выпускные каналы, поставили коренные и шатунные вкладыши *Wanderwill*. На стенде моторы показали мощность 79–80 л.с. Автомобили оснастили сцеплениями *Borg&Beck*, усилителями тормозов *Girling*, амортизаторами *Koni*, шинами *Dunlop*. У раллийных машин рычаг переключения передач устанавливался на полу, коробка дифференциала была неразъемной, полуоси с эвольвентными шлицами. Каждому автомобилю к штатным четырем фарам добавили еще четыре дополнительных. Приборы *Speed Pilot* в то время уже считались обязательным оборудованием всех раллийных машин. АЗЛК построил десять боевых «Москвичей» в подобной комплектации, но на старт вышли только четыре экипажа.

Команду набирали из самых сильных гонщиков Советского Союза. Два экипажа состояли из двух человек, еще два из трех. В автомобиле со стартовым номером 7 (регистрационный знак 00-24 АВО) ехали капитан команды Александр Ипатенко, таксист из Минска Эдуард Баженов, считавшийся одним из лучших штурманов в стране, и испытатель АЗЛК Александр Терехин. В состав



«Москвич» в окружении судей, журналистов и полицейских. За рулем Александр Ипатенко, на пассажирском сиденье — Эдуард Баженов



Экипаж Сергея Тенишева и Валентина Кислых

Норвегия, Кения, Италия, Индия и Польша представили по одному автомобилю.

Дорожные приключения

Континентальная Европа встретила участников состязаний скверной осенней погодой: туман, мокрый снег, гололед. Серьезные проблемы начались у «Москвича» под номером 98 Юрия Лесовского и Уно Аавы. Из-за неправильно наваренной балансирующей пластины сильно завибрировал карданный вал. Двигаться быстрее 90 км/ч было невозможно, экипаж стремительно набирал штрафные очки. Но Лесовский и Аава не сдавались: с шумом, вибрациями и грозящим в любой момент разрушиться карданным валом им удалось проехать пол-Европы — до самого Белграда, где механики местного представительства «Автоэкспорта» заменили злополучный вал. И «Москвич» это многокилометровое испытание успешно выдержал! В Югославии и Болгарии гонщиков ждала хорошая погода. Зрители тепло приветство-

Единственным, кто предсказал успех советской команды, был польский гонщик Собеслав Засада

экипажа под номером 19 (00-25 ABO) вошли работники НАМИ Сергей Тенишев и Валентин Кислых, под номером 20 (00-26 ABO) — конструкторы ОГК АЗЛК Виктор Щавелев и Эммануил Лифшиц и сотрудник «Автоэкспорта» Валерий Широченко. Четвертый автомобиль с номером 98 (00-27 ABO) пилотировали инженер-испытатель АЗЛК Юрий Лесовский и технолог Таллинского авторемонтного завода Уно Аава. Все, кроме Широченко, не раз занимали призовые места в чемпионатах СССР по ралли, многие имели опыт участия в международных соревнованиях. Экипажи перегоняли автомобили из Москвы в Лондон через пол-Европы своим ходом, попутно проводя обкатку и приработку узлов и агрегатов.

Поехали!

Марафон стартовал 24 ноября в столице Великобритании. Западная пресса сразу же окрестила его «ралли века». К участию были допущены 100 экипажей без «техничек». В этот день, как по заказу, рассеялся знаменитый лондонский туман, стояла хо-

лодная солнечная осенняя погода. Гонщиков провожала огромная толпа — примерно 50 тыс. зрителей. Машины уходили со стартового подиума с интервалом в минуту. Перед началом ралли устроители провели торжественный парад ретро-автомобилей, в котором приняли участие даже самодвижущиеся экипажи конца XIX — начала XX века и спортивная «классика» 20–30-х годов. Нашлись смельчаки, рискнувшие выйти на старт марафона на олдтаймере Bentley 1930 года выпуска, но они сошли с дистанции уже в Стамбуле. Делалось много прогнозов по поводу того, какие автомобили дойдут хотя бы до Бомбея, но все иностранные эксперты сходились в одном: советских «Москвичей» среди этих машин точно не будет. Единственным, кто предсказал успех советской команды, был польский гонщик Собеслав Засада, чемпион Европы по ралли, стартовавший на Porsche 911. От Великобритании на ралли было заявлено 57 автомобилей, от Австралии — 18, от Франции — пять, от СССР — четыре, от ФРГ — три, от США, Нидерландов, Швейцарии и Ирландии — по две машины.

вали советские экипажи. Тяжелым испытанием стали дороги Турции: крупные камни, рытвины, промоины плюс очень высокая средняя скорость (более 100 км/ч), заданная организаторами. Никто не сумел пройти от Стамбула до Эрзинджана без штрафных очков. В Тегеране советских гонщиков встречали служебные «Волги» советского посольства, помогавшие найти правильную дорогу через незнакомый город. Дальше был еще один тяжелый горный участок протяженностью 2405 км от Тегерана до Кабула. Однажды ночью в Афганистане, на хорошем участке дороги, Ааву и Лесовского неожиданно ослепила дальним светом фар встречная машина. Аава предупредительно мигнул всей «люстрой» из восьми фар. Водитель встречного автомобиля немедленно погасил свет и свернул на обочину: из блестящего черного седана Mercedes Benz вышел человек, одетый в идеально отглаженную военную форму. Как потом выяснилось, это был король Афганистана Закир-шах, большой поклонник автоспорта, выехавший поприветствовать участников марафона.

«Москвичи» во время отдыха экипажей

В Кабуле экипажам полагался шестичасовой отдых. Но именно на эти шесть часов опоздал «Москвич» Щавелева, Лифшица и Широченко. На каменистой горной дороге они повредили алюминиевый картер двигателя. Сначала трещину удалось заварить в местном автосервисе. Но после очередного прыжка картер пробил окончательно, запасной картер у них с собой был, но для его замены гонщикам пришлось снимать с машины всю переднюю подвеску. Дальше маршрут проходил по трудным дорогам Пакистана и Индии, стран с левосторонним движением. В индийских городах машинам приходилось пробираться сквозь толпы зрителей, каждый из которых норовил дотронуться рукой до кузова боевого автомобиля. Но именно здесь, на самых тяжелых азиатских участках трассы, в полной мере проявились и запас прочности, заложенный в «Москвичи», и мастерство спортсменов советской команды. До Бомбея добрались 66 машин. Все «Москвичи» прибыли без опоздания, отыграв



Тяжелым испытанием стали дороги Турции: крупные камни, рытвины, промоины плюс очень высокая средняя скорость (более 100 км/ч), заданная организаторами. Никто не сумел пройти от Стамбула до Эрзинджана без штрафных очков.

Продолжение на стр. 10



Экипаж Александра Ипатенко, Эдуарда Баженова и Александра Терехина





«МОСКВИЧ-412» РАЛЛИ ЛОНДОН – СИДНІЙ



Большую опасность для автомобилей представляли кенгуру, внезапно выбежавшие на дорогу

часть штрафных очков, набранных на предыдущих участках. Пока в гонке лидировали англичане Р. Кларк и У. Андерсон на автомобиле *Ford Lotus Cortina*. Из «Москвичей» лучшими были экипаж Тенишева и Кислых (28-е место), Аавы и Лесовского (33-е место). На 39-м месте были Ипатенко, Баженов и Терехин, на 50-м Щавелев, Лифшиц и Широченко. Рейсовый паром *Chusan*, на котором машины участников ралли должны были переправиться в Австралию, вмещал только 70 автомобилей. Позиции «Москвичей» в турнирной таблице позволяли им занять места на пароме.

Капризы «зеленого континента»

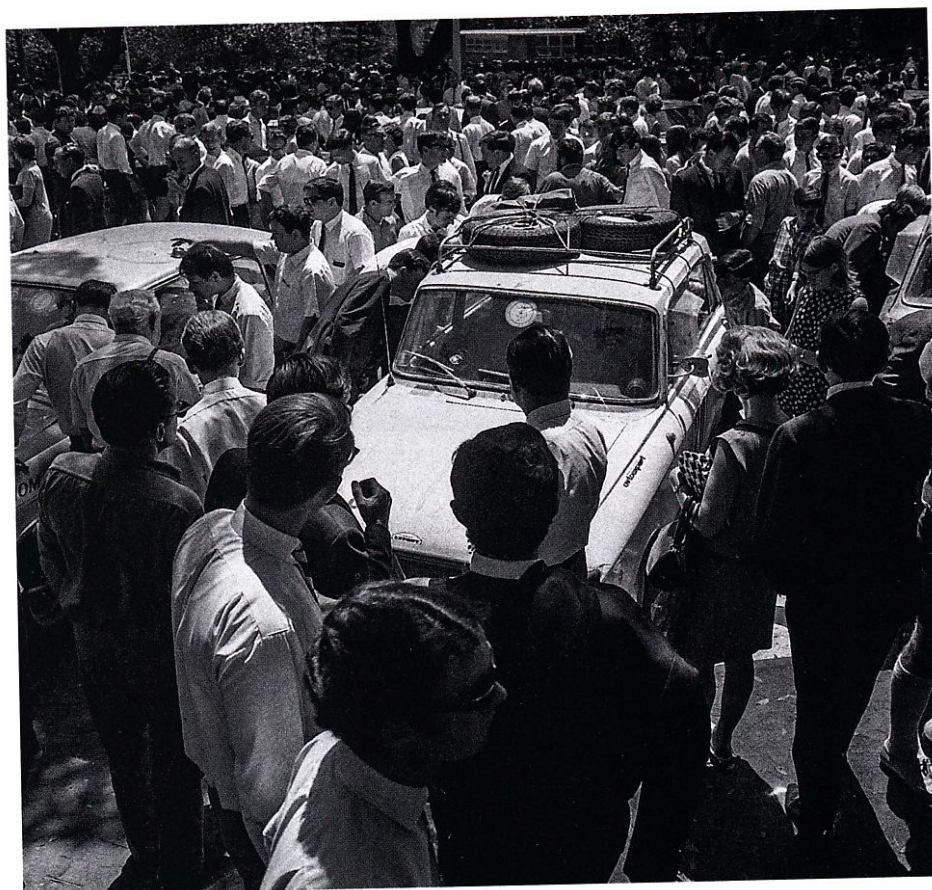
Путь по морю занял девять суток: они стали долгожданным отдыхом после долгих дней и ночей безостановочной гонки. По Австралии участникам предстояло пройти 6 тыс. км, которые оказались настоящим адом. В Австралии стояла летняя жара — 50 °С. Трасса шла по пустыне, где поднималась такая пыль, что спортсмены едва могли разглядеть капот своего автомобиля. Нашим гонщикам помогало то, что Уно Аава и представитель «Автоэкспорта» Деви Дарчиев заранее провели рекогносцировку трассы и составили подробную стенограмму.

Большую опасность представляли кенгуру, внезапно выбежавшие на дорогу целыми группами. По пути из Бомбея на «Москвичи» установили защитные решетки: именно на сиднейском ралли они получили прозвище «кенгурятник». Первыми сразу с двумя кенгуру столкнулись Ипатенко, Баженов и Терехин. Решетка полностью отработала свое, спасла автомобиль от повреждений. А вот экипаж Тенишева и Кислых по какой-то причине такой «кенгурятник» не поставил. Вот ему и досталось: при столкновении с выбежавшим на дорогу животным получил повреждение кузов, но двигатель, радиатор и передняя подвеска



Спортсмены советской команды (справа налево): Уно Ава, Валентин Кислых, Юрий Лесовский и Сергей Тенишев

не пострадали, что позволило машине не сойти с дистанции. Последние три дня марафона выдались самыми тяжелыми. Длинный скоростной участок в 1467 км надо было пройти со средней скоростью 98,7 км/ч. Под колесами — выбоины, ямы, мокрый скользкий гравий. Но двигатели «Москвичей» работали безупречно. Дальше был горный участок с крутыми перевалами, подъемами и спусками. Здесь поменялась группа лидеров. Из-за неисправности двигателя сошел с дистанции Кларк, до этого уверенно занимавший первое место. В аварию попал *Citroen DS21* бельгийских гонщиков Л. Бьянки и Ж. Ожье, находившихся на втором месте. В лидеры вырвался экипаж англичан Э. Коузена, Б. Койля и К. Малкина на 1,8-литровом седане *Hillman Hunter*. Трудности ждали и наших гонщиков. Лесовскому и Ааве пришлось несколько раз менять проколотые острыми камнями шины. Машина Ипатенко, Баженова и Терехина попала в русло горной реки, у нее оторва-



«Москвич» в толпе зрителей на финише ралли



Австралийские школьники осматривают незнакомый автомобиль «Москвич»

ло глушитель. И хотя много времени было потеряно, «Москвичи» уверенно приближались к Сиднею.

Ралли финишировало в столице Австралии 17 декабря. В Сидней сумели добраться 56 экипажей из ста стартовавших в Лондоне. Среди них были все четыре «Москвича». Организаторы заявляли протяженность ралли в 16 тыс. км, а на самом деле она составила 18,5 тыс. С учетом дороги до Лондона, куда «Москвичи» добирались своим ходом, их общий пробег составил 23 500 км. Луч-

шее, 20-е место, заняли Тенишев и Кислых, Аава и Лесовский пришли 22-ми, Ипатенко, Терехин и Баженов заняли 33-е место, Щавелев, Лифшиц и Широченко — 38-е. Зато в командном зачете «Москвичи» оказались на четвертом месте!

Стоит добавить, что зарубежных гонщиков практически по всей трассе поддерживали фирменные сервисные станции. У «Москвичей» такой помощи не было. Выручали смелость, мастерство, выносливость наших спортсменов и, конечно же, надежность

автомобилей «Москвич», их способность работать в тяжелейших условиях.

В Москву наша команда возвращалась в новогоднюю ночь 1969 года. Встречать героев в аэропорт приехали сотни болельщиков — работников АЗЛК. Это была и их победа: они создали автомобили, доказавшие свою надежность и отличные скоростные качества. Советские газеты и журналы не скупилась на поздравления в адрес спортсменов, работников Автозавода имени Ленинского комсомола и Уфимского моторного завода.



В Сиднее в съемках «Москвичей» после финиша участвовали австралийские фотомодели

Технические характеристики «Москвич-412»

Число мест	4-5
Максимальная скорость	160-180 км/ч
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-42
Генератор	Г-250Ж
Реле-регулятор	РР362-А
Прерыватель-распределитель	Р118
Катушка зажигания	Б-115
Стартер	СТ113
Размер шин	6,40-13
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	5,25
наружный габаритный	5,7
Масса, кг	
снаряженная	1440-1450
Дорожный просвет, мм	
под передней осью	190
под задней осью	190
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 16,1	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с нажимной пружиной диафрагменного типа	

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, отдельный, с гидровакуумным усилителем

стояночный — с механическим тросовым приводом на задние колеса

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Передаточные числа коробки передач

I — 3,49; II — 2,04; III — 1,45; IV — 1,00; задний ход — 4,71

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, см ³	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

Дорогами ралли

Одним из участников марафона Лондон – Сидней был известный советский автогонщик Уно Хейнрикович Аава. Об этом ралли и других эпизодах своей спортивной карьеры он рассказал в книге «Elu-ja ralliradadel» («Дорогами жизни и ралли»).

Уно Аава родился 22 ноября 1928 года. В первый раз он вышел на раллийную трассу 25 мая 1958 года. В соревновании, которое называлось «Ралли ЛКСМЭ и ДОСААФ», участвовало около десятка автомобилей. С водителем ехал не штурман, а судья. Пилотам выдавался маршрутный лист с описанием трассы и расположением пунктов контроля времени. Аава пилотировал старенькую «Победу», прошедшую капитальный ремонт. До финиша он не дошел. В ступице переднего колеса была незаметная трещина, которая дала о себе знать в самый неподходящий момент. Колесо на ходу отвалилось. К счастью, скорость была невысокая, поэтому ни гонщик, ни судья не пострадали.

Уно Аава работал на Таллинском авторемонтном заводе, и директор разрешил ему брать для соревнований любую из ожидавших ремонта «Побед». Ааве пришлось заниматься ремонтом самостоятельно, а поскольку машины были в плачевном состоянии, он научился выполнять работу любой сложности. На заводе Уно подружился с тогдашним главным технологом Вяйно Паазиком, и они решили выступать в одном экипаже. В то время в советском ралли лидером была мощная команда таллинских таксистов. Ааву и Паазика они воспринимали как соперников: два инженера выигрывают у профессиональных водителей?

В 50-е годы ралли были очень длинными: однодневная дистанция составляла минимум 600 км, двухдневная — 1200 км, трехдневная — не менее 2500 км. Это значит, что приходилось ехать без отдыха и днем, и ночью. Ралли — тяжелый, сложный и требующий большой выносливости вид спорта, пилотам и штурманам необходима хорошая физическая подготовка. Ааве и Паазик не нужно было заниматься специально — они были в отличной физической форме. Участники ралли на всякий случай брали с собой воду, моторное

масло, карбюратор, генератор, две запасные камеры, болты и гайки, ремень вентилятора, распределитель зажигания и многое другое, чтобы в случае необходимости все было под рукой. Поскольку заправочных станций не хватало, приходилось запасаться и бензином.

В 1959 году Аава и Паазик стали чемпионами Эстонии. Они проходили маршрут практически без ошибок — видимо, умели читать карту. Завоевав звание чемпионов СССР, они «заодно» выполнили нормы мастеров спорта. В 1961 году Аава впервые участвовал в международном ралли за сборную Советского Союза, а вот Паазик оказался «невъездным». Маршрут ралли протяженностью 5 тыс. км пролегал по до-

рогам Чехословакии, Венгрии, ГДР, Польши и СССР. Программа марафона включала шесть этапов, одиннадцать скоростных участков, шесть соревнований по фигурному вождению и одно на регулярность движения. Советский Союз представляли экипажи шести «Москвичей-407» и девяти автомобилей «Волга» ГАЗ-21.

В 60-е годы чемпионаты и первенства СССР по ралли следовали одно за другим, многокилометровые трассы проходили по всей европейской части страны. Уно Аава был постоянным участником состязаний, он оттачивал водительское мастерство, осваивал тонкости подготовки автомобиля. Ему пришлось стартовать и в международных соревнованиях: «За мир и дружбу», «Тысяча



Уно Аава и гоночный автомобиль формулы «Эстония»



В 60-е годы Уно Аава чаще всего выступал на автомобилях ГАЗ-21 «Волга»

озер», «Монте Карло», «Высокогорное ралли» в Эфиопии. Аава работал в паре с разными штурманами, в том числе с капитаном

советской сборной Александром Ипатенко. Он участвовал и в кольцевых гонках, в том числе в формулах «Эстония».



Уно Хейнрикович Аава

1958 год

Впервые вышел на трассу ралли.

1959 год

Становится чемпионом Эстонии по ралли.

1961 год

Впервые выезжает на международные соревнования.

1963 год

Выходит на трассу кольцевых гонок за рулем автомобиля «Эстония-5».

1965 год

В составе советской команды участвует в ралли «Монте Карло».

1968 год

Принимает участие в подготовке стенограммы ралли Лондон – Сидней, а затем и в самом ралли на «Москвиче-412».

2014 год

Опубликовал книгу мемуаров «Elu- ja ralliradadel» («Дорогами жизни и ралли»).

В 1968 году Уно Ааве поручили важное задание — выехать в Австралию и составить подробную стенограмму ралли Лондон – Сидней. В одном экипаже с испытателем АЗЛК Юрием Лесовским Уно Хейнрикович прошел всю трассу знаменитого марафона на боевом «Москвиче-412» со стартовым номером 98. Аава посвятил этому марафону книгу воспоминаний, где подробно рассказал о бессонных ночах за рулем, напряженном графике, трудностях и препятствиях, которые подстерегали пилотов на разных этапах. В марафоне Лондон – Мехико Аава уже не выступал, но составлял стенограмму трассы. Инженер-конструктор Таллинского авторемонтного завода Уно Хейнрикович Аава принимал участие в ралли ветеранов до 90-х годов.

Уно Аава на трассе «Высокогорного ралли» в Эфиопии



МАСШТАБ 1:8

УАЗ-469

**СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ
ВНЕДОРОЖНИК**

★ ПРИЦЕП ВКЛЮЧЕН В КОЛЛЕКЦИЮ!



★ УЗНАЙТЕ ТАКЖЕ О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ
ВАРИАНТАХ КОМПЛЕКТАЦИИ

- ★ Сборная модель со съемным матерчатым тентом
- ★ Работают фары и задние габаритные огни
- ★ Подвижные детали ходовой части
- ★ Точное воспроизведение деталей
- ★ Подробная детализация моторного отсека

для подписчиков
СКИДКА 40%
+ БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА
НА 1-ю ПОСЫЛКУ
С 3 ВЫПУСКАМИ

**ОФОРМЛЯЙТЕ ПОДПИСКУ НА UAZ469.DEAGOSTINI.RU
И ПОЛУЧАЙТЕ ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОДАРКИ**

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

**ДОЛГОЖДАННАЯ
НОВИНКА!**

ISSN 2071-095X

9 772071 095049

000000

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК
ТАКСИ №3

**ГАЗ-24-01 «ВОЛГА»
ТАКСИ**

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида моделей,
прилагаемых к выпуску



16+

DeAGOSTINI

**КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ
АВТОМОБИЛЕЙ МОСКВИЧ**



НЕ ПРОПУСТИ